

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **115 (1997)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.07.2024**

### **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.

## Pragmatische «Visionen»

Aus Anlass ihres 100-Jahr-Jubiläums hatte die Firma Kötterling vergangene Woche während der Swissbau 97 in Basel zu einem Dialog über zeitgenössische Visionen zur künftigen Stadt eingeladen. Protagonisten waren Rem Koolhaas aus Rotterdam und Bernard Tschumi, letzterer mitunter in Lausanne verwurzelt und derzeit Dean an der Columbia-Universität in New York.

Koolhaas präsentierte als erstes sein ungekürtes Projekt für einen neuen Flughafenkopf in Zürich, das er im Rahmen des im vergangenen Jahr durchgeführten Wettbewerbs zum Airport 2000 erarbeitet hatte. Er erläuterte, dass sein Team im Unterschied zu jenem des Siegers nicht eine geometrisch klare Form vorgeschlagen habe, denn eine solche könne in Anbetracht der existierenden Sachzwänge realiter die Stärke der Plandarstellungen wohl kaum entfalten. Er dagegen habe die Verkehrsströme der Reisenden von den Parkhäusern respektive der S-Bahn zu den Terminals verkehrstechnisch wie räumlich optimiert. Als Kritik der eigenen Arbeit führte er an, dass es nicht gelungen sei, diesen komplexen Eingriffen nun eben jenen äusserlich klaren Ausdruck zu verleihen. Nachher wechselte Koolhaas im Massstab vom konkreten Projekt zu einer ganzen Region. Er stellte eine Studie zum Pearl River Delta in Asien vor, wo im Westen das portugiesische Macao und im Osten Hongkong liegt, weiter nördlich folgt China. Nun wurde am Westufer dieses Deltas mit dem Bau einer Brücke begonnen, deren genauer Endpunkt aber erst in zwei Jahren in Abstimmung auf die Entwicklung der Region nach dem Übergang Hongkongs an China festgelegt werden wird.

Tschumi erläuterte das – gegenüber jenem von Koolhaas gezeigten – siegreiche und derzeit in Bau befindliche Projekt für das Kulturzentrum Le Fresnoy in Tourcoing (vgl. Seite 4f.). Im Gegensatz zu seinen Mitkonkurrenten war er bei seinem Entwurf nicht von einer Tabula-rasa-Situation ausgegangen, sondern nutzte die bestehenden Gebäude um und integrierte sie in die neu entwickelte Anlage. Im weiteren zeigte er das im Wettbewerb ebenfalls erfolgreiche «Brückenprojekt» für Lausanne, das die Stadtverantwortlichen in der Folge aber u.a. wegen Opposition des wichtigsten Grundeigentümers nicht zur Abstimmung brachten. Eine Realisierung des für hiesige Verhältnisse umfangreichen Vorhabens ist also ausgeschlossen; Tschumi arbeitet nun eine massiv reduzierte Variante aus.

«Visions of the Future City» lautete der Titel des Gesprächs in Basel. Die oben skizzierten, von den Referenten mehrheitlich selbst bearbeiteten Projekte gehen im Grunde aber pragmatisch vor: Sie optimieren Bewegungsabläufe in bestehenden Räumen, gehen nachhaltig mit vorgefundener Bausubstanz um oder reduzieren ein Vorhaben auf das realpolitisch Machbare. Jene im Pearl River Delta begonnene Brücke stimmt ihren Endpunkt gar auf wirtschaftliche Faktoren in der weiteren Entwicklung der gesamten Region ab.

In einer Zeit von weltweit massiv erhöhter Mobilität und gleichzeitig beschleunigtem Strukturwandel wird langfristige Planung im herkömmlichen Sinne immer spekulativer und folglich schwieriger. Längere Lebenschancen haben künftig wohl «rationalistisch» und nicht «funktionalistisch» konzipierte Bauten, d.h. jene, die nicht für eine bestimmte Funktion massgeschneidert, sondern vom Ansatz her als multifunktionale Raumbehälter gebaut wurden und somit tendenziell schnell, mit wenig Aufwand und kostengünstig umgenutzt werden können. Der formale Ausdruck eines Bauwerks wird in Zukunft folglich weniger eine klar bezeichnete Funktion – etwa eine Bank, Post oder industrielle Produktionshalle –, sondern den Veränderungsprozess von einer Gebäudenutzung zur nächsten im Laufe der Zeit repräsentieren. Pragmatisches Vorgehen kann auf derart kurzfristige, oft sprunghafte Bedürfnisänderungen relativ direkt wie nachhaltig reagieren.

*Inge Beckel*