

Fragment als Strategie : Entwerfen im städtischen Kontext der 90er Jahre

Autor(en): **Leupen, Bernard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **77 (1990)**

Heft 3: **"Hot spots"**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58339>

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.

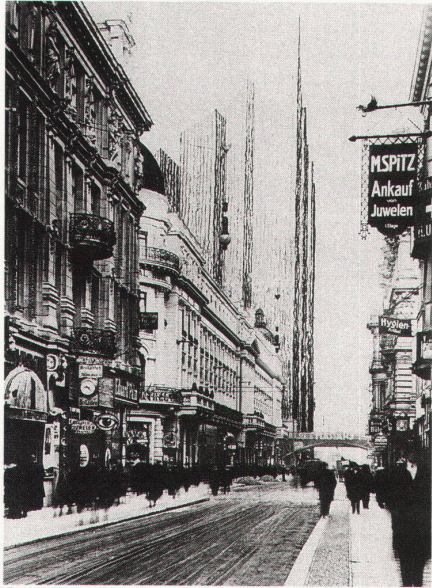
Haftungsausschluss

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.

Fragment als Strategie

Entwerfen im städtischen Kontext der 90er Jahre

Anfang der neunziger Jahre kennzeichnet sich die Entwicklung der grossen Städte durch unkontrolliertes Wachstum, ohne sichtbaren Zusammenhang. Beschleunigter Kapitalfluss, globale Vernetzung der Märkte und der rasche Wandel weltpolitischer Systeme lösen das traditionelle räumlich-städtische Gefüge mehr und mehr auf. Welches sind mögliche Konsequenzen für Architektur, Städtebau und Stadtplanung?

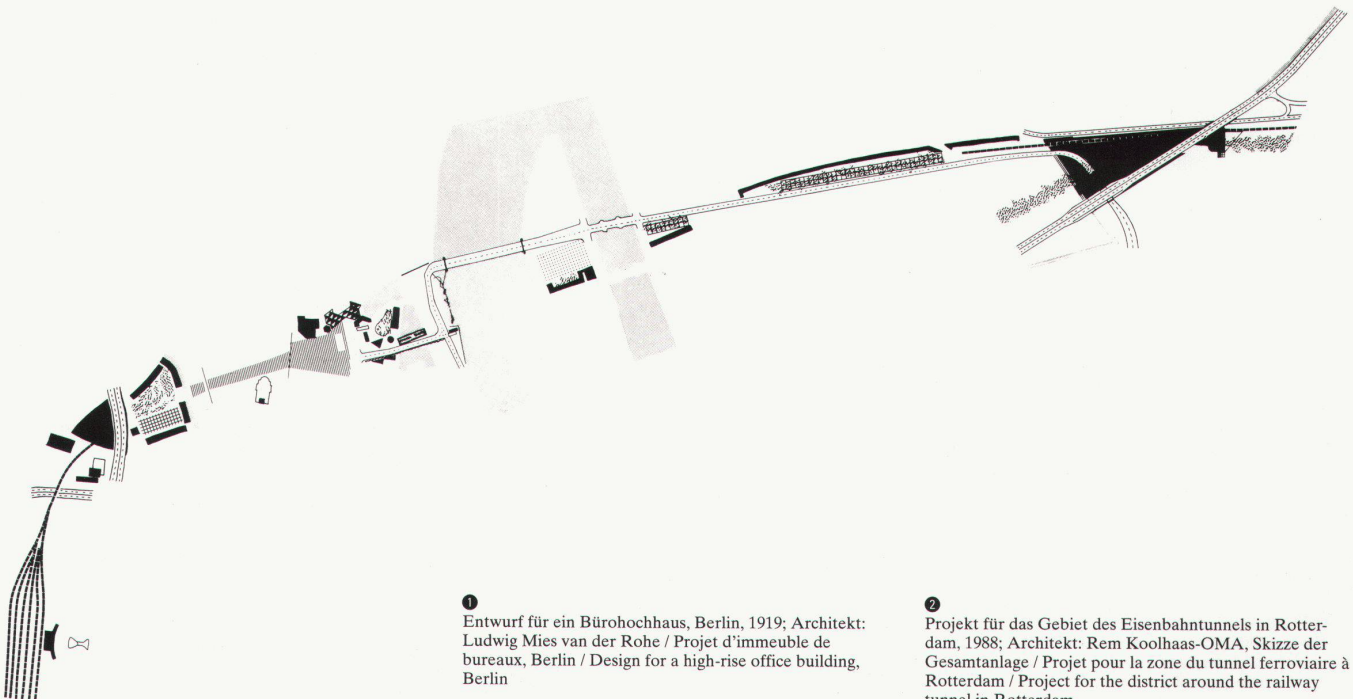


Projeter dans le contexte urbain des années 90

Au début des années quatre-vingt dix, le développement des grandes villes est caractérisé par une croissance incontrôlée apparemment incohérente. Une circulation accélérée des capitaux, l'interdépendance globale des marchés et l'évolution rapide des systèmes politiques planétaires, dissolvent de plus en plus la texture spatiale urbaine traditionnelle. Quelles sont les conséquences envisageables pour l'architecture, l'urbanisme et sa planification?

Designing in the urbanistic context of the 90's

At the beginning of the 90's the development of large cities is characterized by uncontrolled growth, without any visible coherence. Accelerated capital flow, global meshing of markets and the rapid transformation of worldwide political systems are increasingly disintegrating the traditional spatial configurations of cities. What are possible consequences for architecture, urbanization and town-planning?

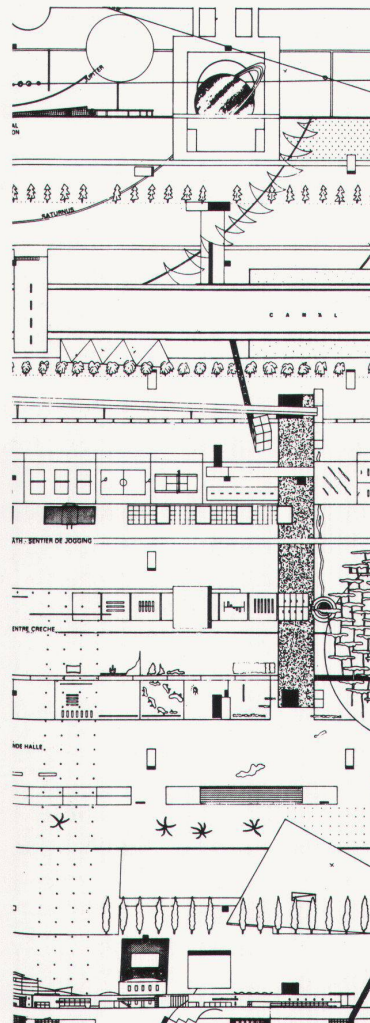


① Entwurf für ein Bürohochhaus, Berlin, 1919; Architekt: Ludwig Mies van der Rohe / Projet d'immeuble de bureaux, Berlin / Design for a high-rise office building, Berlin

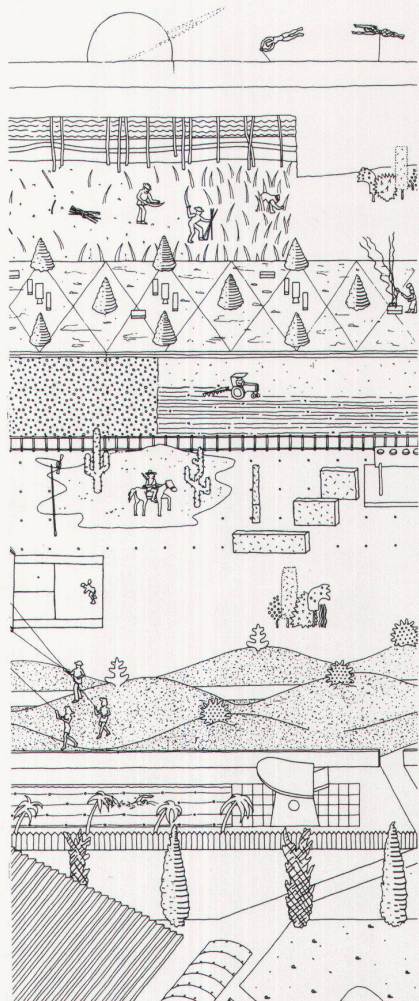
② Projekt für das Gebiet des Eisenbahntunnels in Rotterdam, 1988; Architekt: Rem Koolhaas-OMA, Skizze der Gesamtanlage / Projet pour la zone du tunnel ferroviaire à Rotterdam / Project for the district around the railway tunnel in Rotterdam



3



4



3 4
Wettbewerbsentwurf Parc de la Villette, Paris 1982–1983;
Architekt: Rem Koolhaas-OMA / Projet de concours du
Parc de la Villette, Paris / Competition design for Parc de
la Villette, Paris

3
Modell (Ausschnitt) / Maquette (partielle) / Model
(detail)

4
Konzeptskizze (Ausschnitt) / Esquisse de principe (vue
partielle) / Concept sketch (detail)

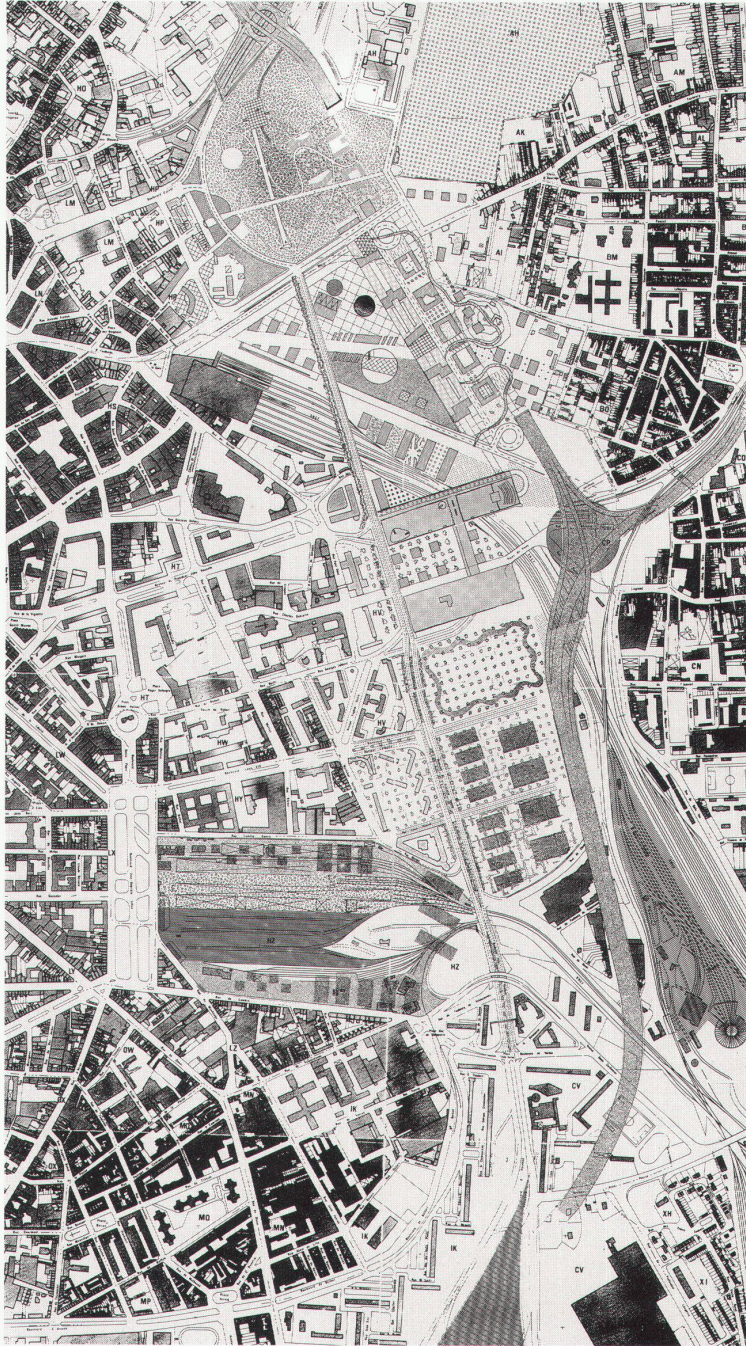
Bis zu Beginn unseres Jahrhunderts herrschte in Planung und Städtebau das traditionelle Konzept der geschlossenen Stadt vor; diese Periode kann als eine erste Phase im Städtebau bezeichnet werden. Räumlich gefasste Strassen, Plätze und Boulevards prägen das städtische Antlitz, die einzelnen Gebäude bilden zusammen die Strassenwände, die typologische Bandbreite ist eng begrenzt. Nur die Symbole der weltlichen und der geistlichen Macht – Paläste und Kirchen – sind diesem System nicht unterworfen.

Das Konzept des räumlich geschlossenen städtischen Gefüges schien zunächst auch die Erfindungen des 19. Jahrhunderts – Eisenbahnen, Bahnhöfe, Metro-tunnels, Viadukte – mühelos aufnehmen zu können. Im Zuge des schnellen Bevölkerungszuwachses und der damit verbundenen Verdichtung und Erweiterung der Städte drohten jedoch die Städte des späten 19. Jahrhunderts mehr und mehr zu ersticken.

Das Gebäude wird Objekt

Die Verhältnisse änderten sich erst in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts; eine zweite Phase im Städtebau bricht an. Zwei mehr oder weniger zusammenhängende Neuerungen markieren den Wendepunkt. Die Öffnung des geschlossenen Baublocks und die Einführung des Gebäudes als Objekt. Der Entwurf Ludwig Mies van der Rohes für einen gläsernen Wolkenkratzer an der Berliner Friedrichstrasse (1919) ist in dieser Hinsicht beispielhaft. Mies van der Rohe entzieht sich definitiv dem Zwang eines architektonischen Systems, in welchem die Architektur dem städtischen Raum untergeordnet war. Das Beispiel vom gläsernen Wolkenkratzer ist sprechend: ein glänzender, transparenter Turm inmitten der düsteren, vom Kohlenstaub geschwärzten Strassen des industrialisierten Berlin – der Turm als Symbol für eine Architektur, die sich von der Stadt emanzipiert.

Bezeichnend für das Gebäude als Ob-



5 6
 Projekt TGV-Bahnhof und umliegende Zonen, Lille, 1989;
 Architekt: Rem Koolhaas-OMA / Projet de gare TGV
 avec son entourage, Lille / Project for TGV Station and
 environs, Lille

5
 Situation / Situation / Site

jekt ist, dass es sich als autonomes Element in der Stadt manifestiert. Damit bietet sich jedem Bauvorhaben – jedem Bauherrn – die Möglichkeit, als eigenständiger Teil der Stadt aufzutreten – ein Privileg, das bis dahin nur Kirchen, Rathäusern und Palästen vorbehalten war. Die Einführung der offenen Bauweise untergräbt das traditionelle Konzept der Stadt mit seiner dem städtischen Raum untergeordneten Architektur.

Der Gebäudeentwurf löst sich von herkömmlichen typologischen Regeln, während gleichzeitig das neue stadträumliche Konzept auf ihn zurückwirkt. Optimierte Typen, funktionelle Organisation und straffe Planung bestimmen das städtische Erscheinungsbild. Ganze Stadtteile, sogar vollständige neue Städte werden bis ins Detail entworfen.¹ Ihren Höhepunkt erreicht diese Periode mit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die dritte Phase

Nach einer Periode wirtschaftlicher Stagnation Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre kommt es erneut zu einem beschleunigten Wachstum der Städte. Anders als in den vorangehenden Perioden liegt das Gewicht nun weniger auf geplanten Stadterweiterungen. Die Verlagerung wirtschaftlicher Aktivitäten auf den dritten und vierten Sektor, der zunehmende Wunsch nach Mobilität, die Ausbreitung des Flug- und Autoverkehrs und die Einführung superschneller Bahnen lassen aus TGV-Haltestellen, Flughäfen und Autobahn-Knotenpunkten Kristallisationspunkte urbaner Entwicklung werden. Die Fortschritte auf dem Gebiet der Informatik, die Möglichkeiten, unbegrenzt Informationen speichern und mit Lichtgeschwindigkeit verschicken zu können, eröffnen der städtischen Gemeinschaft ungeahnte Dimensionen. Die Schnelligkeit und die Unvorhersehbarkeit, mit der die Entwicklungen vor allem im privaten Sektor stattfinden, machen Planungsmethoden und Instrumente der

zweiten Generation Stadtplaner unbrauchbar. Eine auf Verhandlungen basierende Ad-hoc-Planung löst die traditionelle Langzeitplanung ab. Was wäre der Sinn langfristiger Prozeduren in einer Zeit, in der Investoren ihre Pläne mit der Schnelligkeit eines Telefax ändern? Die Kontinuität der traditionellen Stadt weicht dem Fragmentarischen, dem Chaos der dritten Phase.

Deutlich tritt dieses Chaos in jenen Gebieten zutage, die ausserhalb des traditionellen Arbeitsfelds der Stadtplaner liegen: in der Peripherie, an Ring- und Ausfallstrassen, in ehemaligen Industriegebieten. Es scheint, als ob die neuen Entwicklungen diese Gebiete bevorzugen, um der Inflexibilität in traditionell «verplanten» Stadtteilen zu entgehen.

Chaos

«Chaos» ist ein Modebegriff geworden. Sind die von den exakten Wissenschaften jüngst erarbeiteten Chaos-Theorien² auf die Probleme der Stadtplanung übertragbar? Als chaotisch bezeichnet man gewöhnlich Stadtteile, deren Struktur nicht sofort erkennbar, oder deren Aufbau nicht eindeutig ist.³ Von Chaos im wahrsten Sinne des Wortes kann bei einem solchen Mangel an erkennbarer Struktur aber noch keine Rede sein. Inwiefern wäre dann Chaos, beziehungsweise das Fehlen erkennbarer Strukturen in der Stadt, ein Problem? Grundsätzlich lässt sich sagen, dass erkennbare Strukturen in der Stadt die Funktion eines Gerüsts haben, an dem bekannte Stellen und Eindrücke festgemacht werden. Dieses Gerüst bildet die Voraussetzung für Orientierung im klassischen Sinn.

Struktur und Orientierung

Bei der Orientierung in der Stadt entsteht vor dem geistigen Auge ein räumliches Modell der Stadtstruktur. Während man sich zu Fuss oder mit dem Auto durch die Stadt bewegt, wird die Wirklichkeit ständig mit dem konstruierten Modell

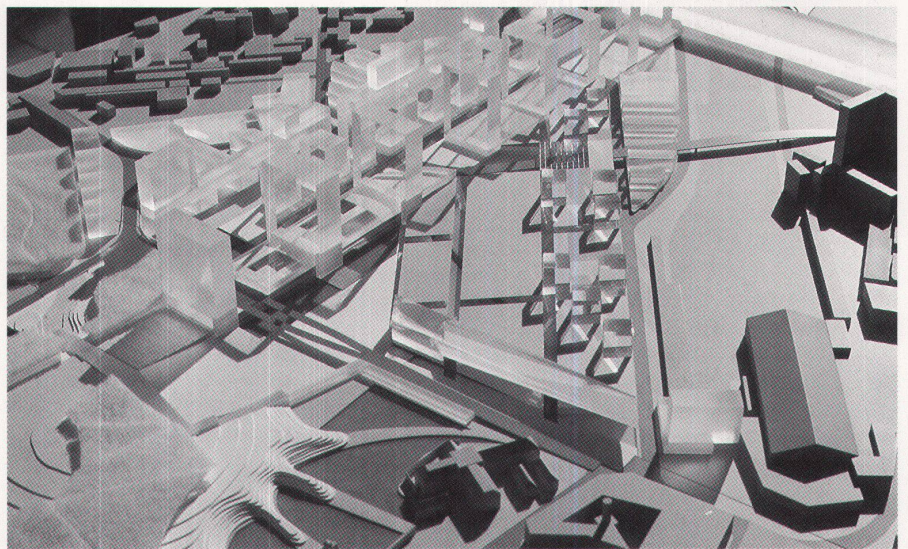
verglichen. Besonders gut funktioniert diese Art der Orientierung in orthogonalen Strukturen; problematisch sind dabei aber Abweichungen vom Schema, Richtungsänderungen oder gekrümmte Elemente, von einer Fahrt in der Metro, ohne jede Sicht auf die Umgebung, ganz zu schweigen. In solchen Momenten wird das räumliche Modell ersetzt durch ein topologisches Modell. Topologie kann man auffassen als «dehnbare» Geometrie; in der Topologie sind allein qualitative Aussagen über Strukturen möglich, ob überhaupt räumliche Beziehungen zwischen verschiedenen Elementen vorhanden sind, und nicht über deren Formen der Abmessungen.

Ein topologisches Modell der Stadt ist vergleichbar mit einem sehr einfachen Touristenplan, der ein Netz von Beziehungen zwischen bekannten oder erkennbaren Punkten abbildet. In diesem Modell spielen die tatsächlichen räumlichen Verhältnisse keine Rolle, wichtig ist nur der Platz im Netz. Ob Verbindungen zwischen verschiedenen Punkten geradlinig oder gekrümmt verlaufen, ist unwichtig.⁴ «Topologisch» ist beispielsweise die Orien-

tierung auf Autobahnen.⁵ Auch die Orientierung in der Metro funktioniert beinahe ausschliesslich aufgrund dieses Modells. Seinen grossen Aktualitätswert verdankt die Methode der Tatsache, dass sie sehr gut dem heutigen Gebrauch der Metropolen durch die grosse Masse entspricht. Auch wenn die Plankonzepte von Architekten und Stadtplanern – im allgemeinen Menschen mit ausgeprägtem räumlichem Vorstellungsvermögen – meist vom räumlichen Orientierungsmodell ausgehen, kann Einsicht in das topologische Modell bei der Entwicklung von neuen Konzepten für die Stadtstruktur und für das Verhältnis zwischen Ordnung und Chaos darin hilfreich sein.

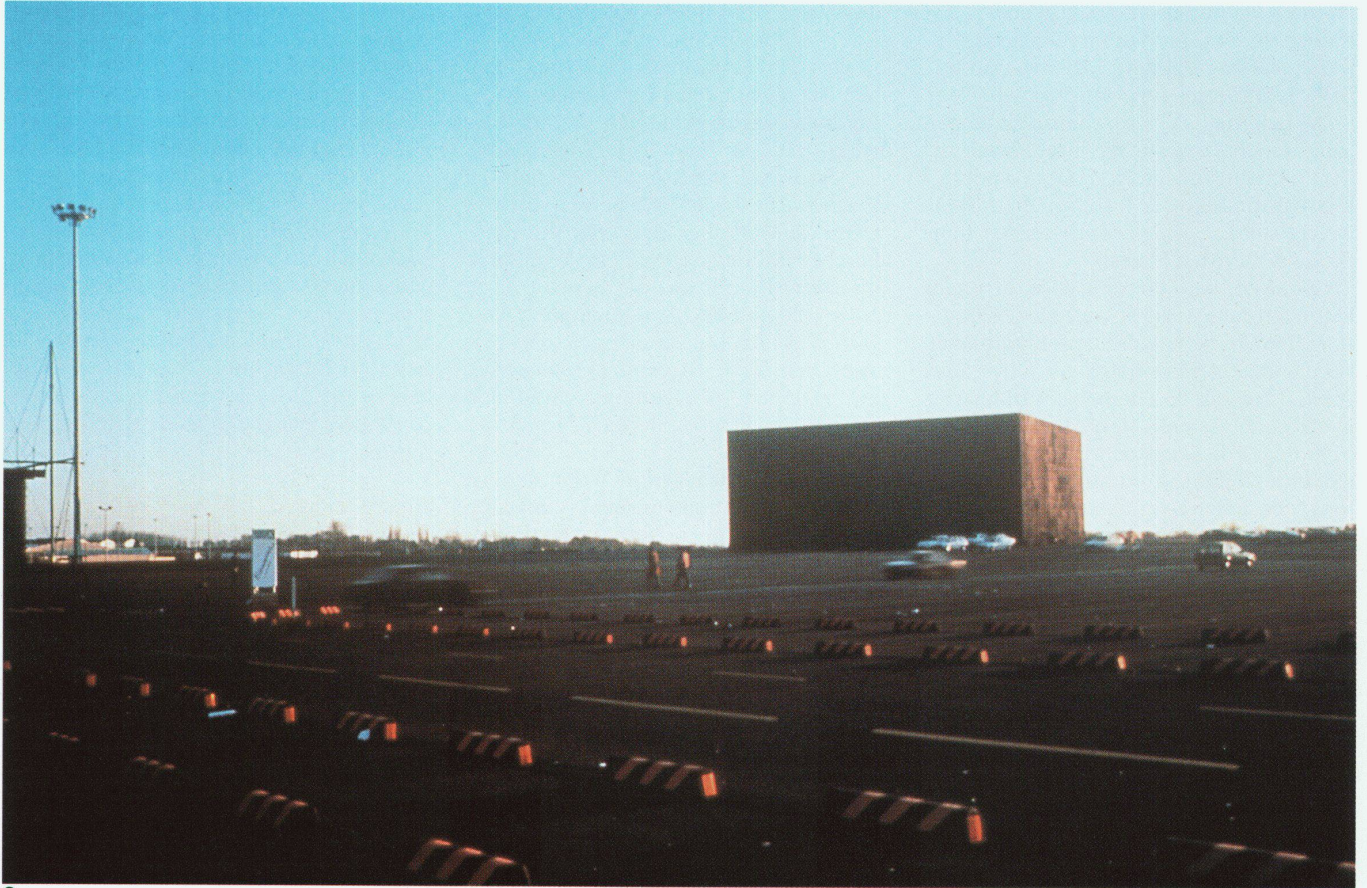
Neue Konzepte

In ihren ersten Reaktionen auf das zunehmende Chaos in der Stadt verfehlen Architekten und Stadtplaner dessen eigentliche Ursachen. Dem modernen Ideal von der offenen Stadt folgt Ende der siebziger Jahre der Ruf nach Rückkehr zur traditionellen Stadt und dem geschlossenen Baublock. Im Gegensatz zu diesem Trend bewegen sich die sogenannten De-



6

6 Modell / Maquette / Model



7

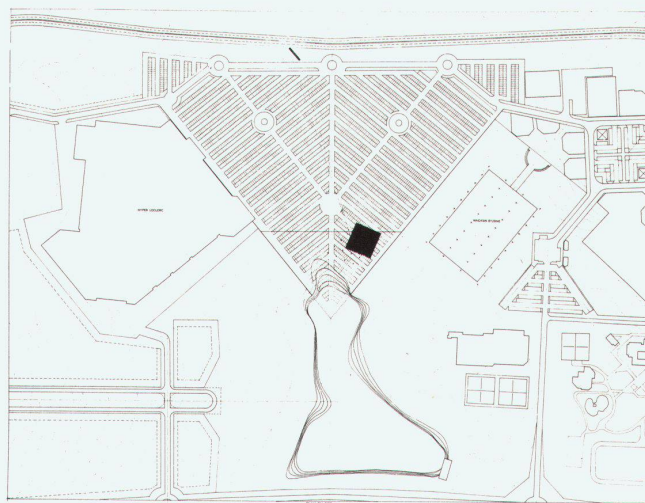
7-10
 Kulturzentrum Saint-Herblain, 1988; Architekt: Myrto Vitart (für Jean Nouvel & Associés) / Centre culturel Saint-Herblain / Cultural Center, Saint-Herblain

7
 Gesamtansicht mit Parkplatz / Vue générale avec parking / General view with car park

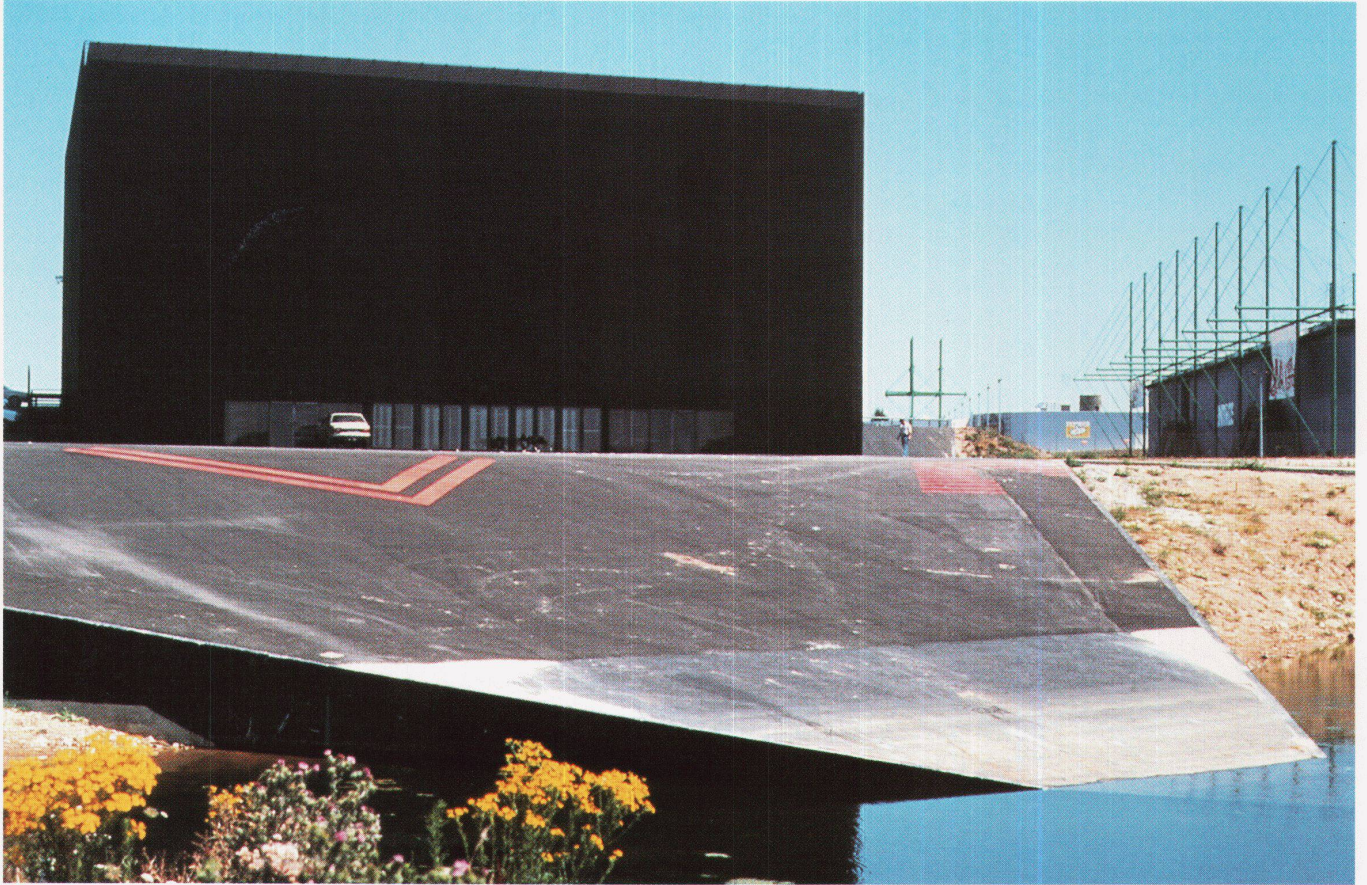
8
 Situation / Situation / Site

9
 Ansicht vom See / Vue du lac / Elevation view from the lake

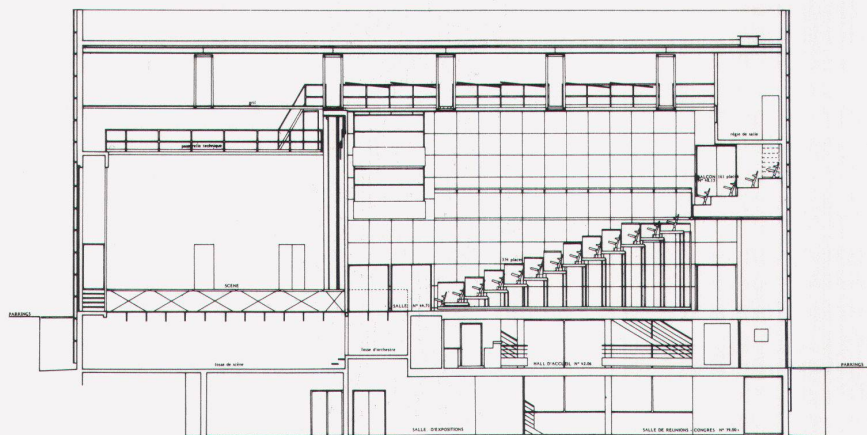
10
 Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section



8



9



10

konstruktivisten in eine völlig andere Richtung. Sichtlich angezogen vom Reiz des Chaos beschäftigen sie sich mit dem Grenzbereich zwischen Struktur und Chaos.

OMA

Im Wettbewerbsentwurf für den Parc de la Villette in Paris, der Studie für einen Eisenbahntunnel in Rotterdam und dem Entwurf zur Umgestaltung des Gebiets um den künftigen TGV-Bahnhof in Lille vermeiden Rem Koolhaas und sein Office for Metropolitan Architecture (OMA) demonstrativ jeden Versuch, mittels Einzeleingriffen Zusammenhang in der Stadtstruktur erzeugen zu wollen. Die Stadt wird nicht als «Gesamtkunstwerk» betrachtet, sondern als eine Ansammlung von Fragmenten, Fragmenten mit jeweils eigenem Gesicht, eigenen Aktivitäten und eigenen Szenerien. Die Strategie, zusammenzufügen, ist vergleichbar mit der Montagetechnik der Filmindustrie. Durch die Montage von einzelnen Filmstücken können auch Szenen, die keine Zusammenhänge in Zeit und Raum haben, miteinander in Verbindung gebracht werden. Montage schafft Kontinuität in Diskontinuität.⁶ Die Entwürfe für Rotterdam und Lille können als Montage eines Stücks Stadt gesehen werden, in der alte Szenen und Shots durch neue ersetzt werden.

Unterschiedliche Bilder, Szenen und Ereignisse bestimmen so das Gesicht der Stadt; ein Balanceakt zwischen Ordnung und Chaos. Der Vorteil eines solchen Konzepts liegt in dessen Flexibilität; gleichzeitig entspricht es der Lebendigkeit und der Dynamik der modernen Stadt. Die dabei entstehende Struktur ist eher topologisch als räumlich definiert. Sie wird nicht durch Achsenkreuze, Raster oder davon abgeleitete räumliche Systeme bestimmt, sondern durch ein Netz spezifischer Stellen und Fragmente mit eigenem Charakter oder durch deutlich erkennbare Punkte und deren Verbindungen.

In OMAs Entwurf für La Villette sind die verschiedenen Teile des Wettbewerbsprogramms, die zusammen den Park ausmachen, in langen Bahnen organisiert. Es werden keine formalen Aussagen über die Ausfüllung dieser Bahnen getroffen, wodurch die Flexibilität des Konzepts

gewährleistet bleibt. Ein Weg, der alle Bahnen durchschneidet, verbindet die verschiedenen Teile des Parks. Die Bewegung längs dieses Wegs vermittelt eine wechselnde Reihe (cinematographischer) Eindrücke; bewegt man sich hingegen senkrecht dazu auf einer der Bahnen, bleiben die Bilderfolge und die Perspektive konstant.

Eine Kette von Fragmenten ersetzt im Entwurf für den Rotterdamer Eisenbahntunnel die Anordnung in Bahnen. Dies gestattet einen grösseren Spielraum in Form und Abmessung der unterschiedlichen Planfragmente. Das Konzept ist hier noch schematisch wiedergegeben. Im Umstrukturierungsplan für Lille wird dasselbe Konzept angewendet, allerdings in grösserem Massstab und detaillierter ausgearbeitet.

Für Lille ist die Einführung des TGV willkommener Anlass zur gründlichen Umstrukturierung der Stadt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem neuen Bahnhof. Die durchgehenden Zug- und Autoverbindungen müssen in allen Phasen der Realisierung funktionsfähig bleiben, was ein etappenweises Vorgehen bedingt. Der Entwurf sieht deshalb eine Abfolge einzelner Teile vor, die untereinander und mit dem städtischen Strassennetz durch einen Boulevard verbunden werden. Innerhalb der einzelnen Teile, vor allem im Bereich des Bahnhofes, wird dieses Konzept in kleinem Massstab wiederholt. Die Stärke dieser Entwürfe liegt wohl darin, dass sie das Unvorhersehbare nicht nur akzeptieren, sondern zu ihrem Ausgangspunkt machen.

Nouvel

Die Entwürfe von Jean Nouvel & Associés, Paris, zeigen eine andere Arbeitsweise. Im Gegensatz zu OMA bearbeiten Nouvel & Associés vor allem Einzelbauten. Trotzdem ergeben sich, etwa beim Wettbewerbsentwurf für die Oper in Tokio oder dem Entwurf für ein Kulturzentrum in Saint-Herblain bei Nantes Parallelen zu OMAs Stadtlektüre.

Tokio ist geradezu Paradebeispiel einer chaotischen Stadt. Anders als in Europa, wo die verschiedenen Perioden der Stadtplanung in neuen Stadtteilen oder in einem neuen Ring um die Stadt resultieren, hat in Tokio jede Periode ein «Bom-

bardement» von Einzelobjekten, verstreut über die ganze Stadt, hinterlassen. Tokio ist schichtförmig aufgebaut, und überall stossen Bruchstücke aus vorhergehenden Perioden an die Oberfläche. Die Oper von Tokio kommt in ein entsprechendes Gebiet mit der für die japanische Hauptstadt typischen Mischung kleiner freistehender Häuser, mittelgrosser Gebäude und grosser Objekte zu liegen. Nouvel und seine Mitarbeiter schlagen vor, die neue Oper als einen achtzig Meter hohen «Instrumentenkoffer» zu errichten. Das gigantische Objekt wird mit schwarz glänzendem Granit überzogen. Auf den ersten Blick scheint sich das neue Gebäude der Fragmentiertheit seiner Umgebung anzupassen, gleichzeitig aber schafft es durch seine absolute Form starke Kontraste. Ein selbst in Tokio herausragendes Objekt, ein «objet des objets», Wahrzeichen und Erkennungspunkt.

Saint-Herblain

Die möglichen räumlichen Effekte eines auf Fragmenten basierenden Konzepts sind an der Loire-Mündung zu bewundern. Hier entstand nach einem Entwurf des jungen französischen Architekten Myrto Vitart von Jean Nouvel & Associés das Kulturzentrum von Saint-Herblain.

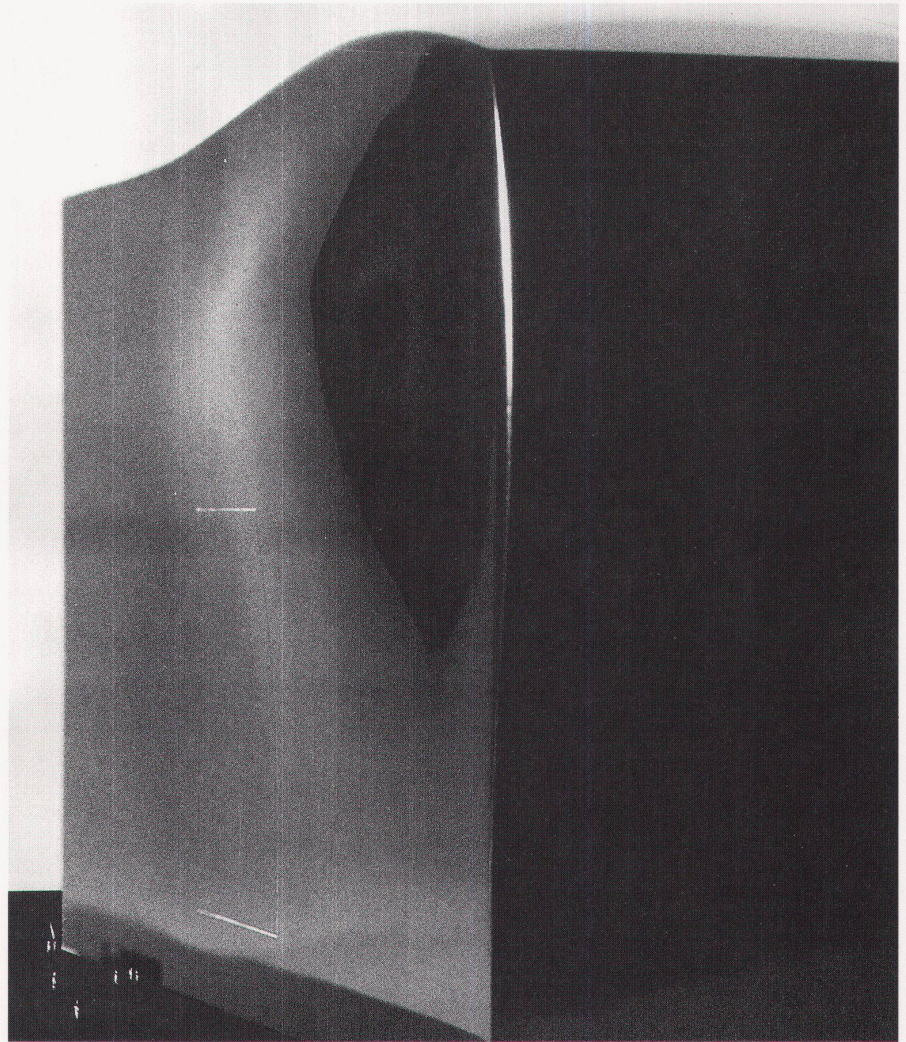
Die Situation in Saint-Herblain ist in gewissem Sinne prototypisch für die dritte Phase im Städtebau. Als Lage für das zukünftige Zentrum von Saint-Herblain wurde die geographische Mitte der Stadt gewählt; dass diese Stelle in Wirklichkeit ein städtisches Vakuum darstellt, gelegen an der Peripherie einer bunten Ansammlung urbaner Bruchstücke, sah der Architekt durchaus positiv.

Das realisierte Zentrum beherbergt unter anderem einen sehr grossen Supermarkt, vier Restaurants, einen McDonald's und andere *Fast-Food-Shops*, weiter die «Usine Centre», ein Grosshandelsmarkt nach einem Entwurf von Richard Rogers, eine Tankstelle, ein typisch peripher gelegenes Gewerbegebiet mit Büros, einem riesigen Parkplatz und schliesslich dem Kulturzentrum, einen kleinen, schwarzen Würfel, der aus einer grossen, dreieckigen Asphaltfläche aufsteigt. Links davon das von Richard Rogers entworfene Gebäude, von rechts

schiebt sich eine überdimensionierte, weisse Schachtel ins Bild: der Supermarkt, beschichtet mit Sonderangeboten und Lichtreklamen. Vor und hinter dem Kulturzentrum zwei grosse offene Flächen: auf der einen Seite der Parkplatz, auf der anderen Seite ein See.

Der Würfel ist präzise auf der kürzesten Verbindung zwischen den beiden Gebäuden platziert. Der Abstand zum Supermarkt ist doppelt so gross wie der Abstand zum Gebäude von Rogers, die Sichtverbindung zwischen Parkplatz und See bleibt erhalten. Vitarts Gebäude wird dadurch zu einem *trait d'union* der fragmentierten Bebauung, einem Verbindungsstück, das das Chaos der Umgebung strukturiert. Die offenen Räume vor und hinter dem Gebäude verstärken diesen Effekt.

Mit dem Wettbewerbsentwurf für die Oper in Tokio und dem Kulturzentrum in Saint-Herblain bekommt der Begriff «kontextuell» einen andern Inhalt. Die Entwürfe fügen sich nicht im klassischen Sinne in den Kontext ein, sie versuchen nicht, sich wie morphologische Chamäleons an vorhandene Achsen, Richtungen und an die Kontinuität des städtischen Raumes anzupassen. Vielmehr reagieren sie auf den Kontext, indem sie sich von ihm lösen, zu ihm kontrastieren und ihm durch die Dominanz ihrer Anwesenheit Struktur verleihen. Anders als die Entwürfe von Rem Koolhaas bestimmen sie nicht die Struktur eines topologischen Netzwerkes, sondern definieren Knotenpunkte eines gedanklichen Netzes. B.L.



Anmerkungen

- 1 Zum Beispiel Milton Keynes in Grossbritannien, Lelystad in den Niederlanden und Toulouse-le-Mirail in Frankreich
- 2 Siehe James Gleick, «Chaos», Viking, New York 1987
- 3 Fraglich ist, ob diese neuen Chaostheorien auch auf städtische Gebiete mit zusammenhangslosen oder zerstörten Strukturen anwendbar sind. Die Versuchung, Theorien aus anderen Disziplinen zu übernehmen, war in unserem Fachgebiet schon immer gross. Auch jetzt wieder richten diverse Architektur- und Städtebauteoretiker ihre Augen neidvoll auf die Chaostheorien. Diese Theorien beschäftigen sich mit Erscheinungen, bei denen kleine Ursachen grosse und auf den ersten Blick unvorhersehbare Folgen haben können; einfache Formeln, die bei mehrmaligem Durchrechnen komplexe Zahlenstrukturen ergeben wie zum Beispiel die Mandelbröt-Fractal. Graphische Abbildungen dieser Formeln ergeben prächtige, unergründliche Bilder von scheinbar organisch gewachsenen Strukturen; intrigierende Erscheinungen, die augenscheinlich mit den hier besprochenen Problemen von Struktur und Chaos korrespondieren. Genauere Analyse dieser Theorien ergibt, dass bestimmte Formen

von Chaos bei völlig unkontrollierten Wachstumsprozessen damit erklärt werden können. Für die westeuropäische Stadt werden wir hingegen eigene Chaostheorien entwickeln müssen. Hierbei kann der durch viele Chaostheoretiker benutzte Topologiebegriff hilfreich sein.

4 Siehe unter anderem J. Piaget und B. Inhelder in «The Child's Conception of Space», London 1956, und R.M. Downs und D. Stea, «Maps in Minds», New York 1977. Durch den grossen Nachdruck, der in den letzten Jahren auf der stadtmorphologischen Forschung lag, sind diese Erkenntnisse in den Hintergrund geraten. Die heutigen Probleme mit der Stadtstruktur machen diese Sicht jedoch wieder aktuell.

5 Bei Paul Virilio werden Flugzeugpassagiere, die die Welt als ein Netz von Flughäfen erfahren, sogar «topologische Wesen» genannt. Paul Virilio, «L'Horizon négatif», Galilée, Paris 1984

6 Dieses Montagekonzept wird in meinem Buch über das Wohnungsbauprojekt IJ-Plein in Amsterdam ausführlich beschrieben. Bernard Leupen, «IJ-Plein Rem Koolhaas/OMA», uitgeverij 010, Rotterdam 1989

11 Wettbewerbsprojekt für die Oper in Tokio, 1986; Architekt: Jean Nouvel & Associés, Modell / Projet de concours pour l'opéra de Tokyo / Competition project for the Opera House in Tokyo