Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 79 (1992)
Heft: 3: Höfe = Les cours = Courtyards

Artikel: High-Tech-Architektur zwischen Werbedesign und reiner Form
Autor: Kähler, Gert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-60055

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

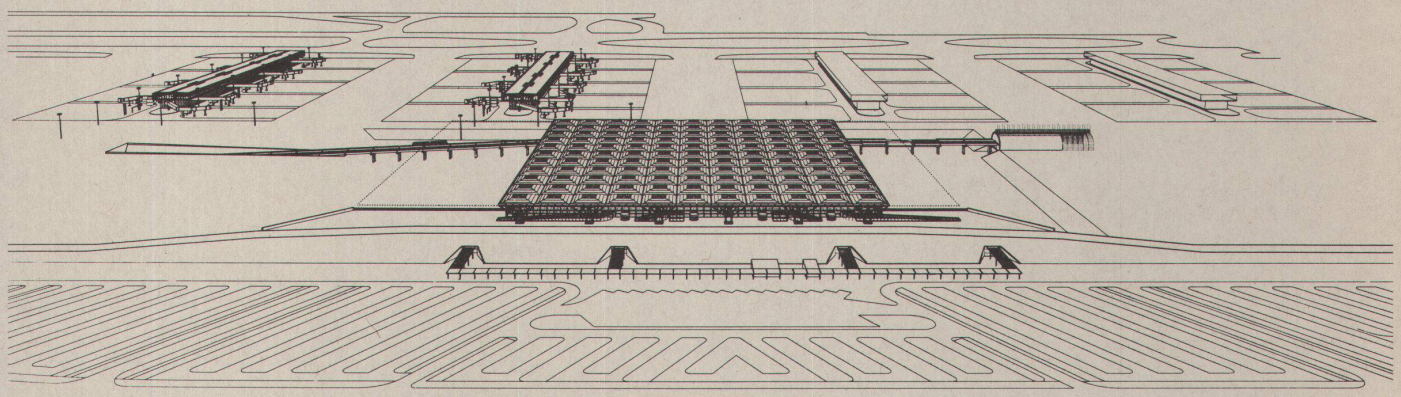
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Gert Kähler

High-Tech-Architektur zwischen Werbedesign und reiner Form



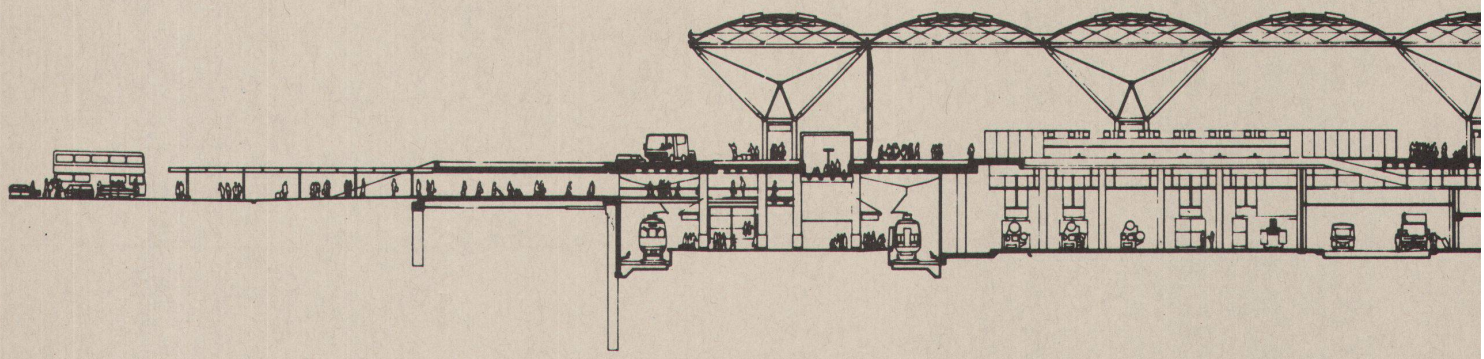
Norman Fosters neuer Flughafen in Stansted und die ausführliche Analyse von Petra Hagen-Hodgson (vgl. «Werk, Bauen+Wohnen» Nr. 9/1991) verweisen auf eine zeitgenössische Architektur, die «reine» Bilder der Technik und Maschinen evoziert. Gert Kähler stellt eine architektonische Tradition der Moderne den aktuellen Modernen gegenüber. Er verdeutlicht, dass die Vergegenwärtigung moderner Traditionen sich weniger durch konzeptionelle oder ideelle Gedanken auszeichnet als durch ein stilistisches Repertoire, das Bautechnik für Corporate Identities einzelner Firmen zubereitet.

Stansted Airport, London, 1991, von Norman Foster

So müssten alle Flughafenhallen organisiert sein: ein Raum, in dem alle diese komplizierten Abläufe vom Ticketschalter zum Flugzeug schön übersichtlich geordnet sind, eine weite, lichte Halle, nicht verstellt von Reklameschildern der Restaurantketten, Tabak-Shops und den Eingang/Ausgang/Abflug-Piktogrammen. Der neue internationale Flughafen von London (nach Heathrow und Gatwick) eine Autostunde von der City entfernt in Stansted gelegen, sucht die Rückkehr zu den Anfängen des Fliegens: eine Baracke – und dahinter das Flugfeld.

Dem Niemandsland des Reisens soll entgegengewirkt werden. Denn woran kann schon der heutige Vielreisende den Ort seiner Ankunft erkennen in diesem Gewirr von Abläufen zwischen Sicherheitskontrolle und Kofferkuli? Nicht die Flughalle gibt irgend einen Hinweis, sondern bestenfalls die landesspezifische Reklame oder Äusserlichkeiten wie auffällig viele karierte Hosen (Chicago), Schnurrbärte (Ankara) oder geklaute Koffer (Palermo).

Stansted Airport ist da ganz anders: ganz ruhig, mit einem stringent durchgehaltenen Design, dem auch die Werbung unterliegt (noch), eine quadratische Halle aus addierten Dachschirmen, deren jeder auf vier Beinen steht und 18 m im Quadrat misst. Die grosse Halle schafft dadurch, dass sie über die niedrigen Einbauten hinweg an jeder Stelle sichtbar bleibt, das Gefühl, alles überblicken zu können. Und die Baumstützen



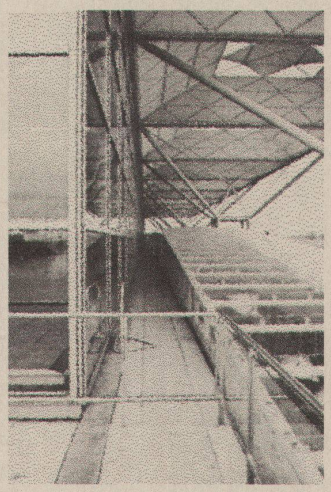
ermöglichen den störungsfreien Blick, weil in ihnen die gesamten hochkomplizierten technischen Anlagen verlaufen – von den Klimakanälen bis zu den Feuerwehrschläuchen und einer Wendeltreppe. Die wiederum ist notwendig, um im Untergeschoss in die Katakomben der Gepäckverteilung und der gesamten technischen Versorgung zu gelangen, die die obere Halle erst lebensfähig, den Terminal erst funktionsfähig machen: das Ganze ein ingeniös ersonnenes System, gemeinsam vom Architekten (Norman Foster Associates) und vom Ingenieur (Ove Arup & Partner) entwickelt und mit äusserster formaler Sparsamkeit ausgeführt.

Für die aus vielen einzelnen Abläufen zusammengesetzte Funktionseinheit «Flughafen» und für die hochtechnische Kunst des Fliegens stellt der Flughafen Stansted damit auch in seiner ästhetischen Erscheinung eine adäquate Umsetzung dar: technische Funktion und Klarheit der Form decken sich – eine Architektur, die zu Recht das Prädikat «high tech» verdient.

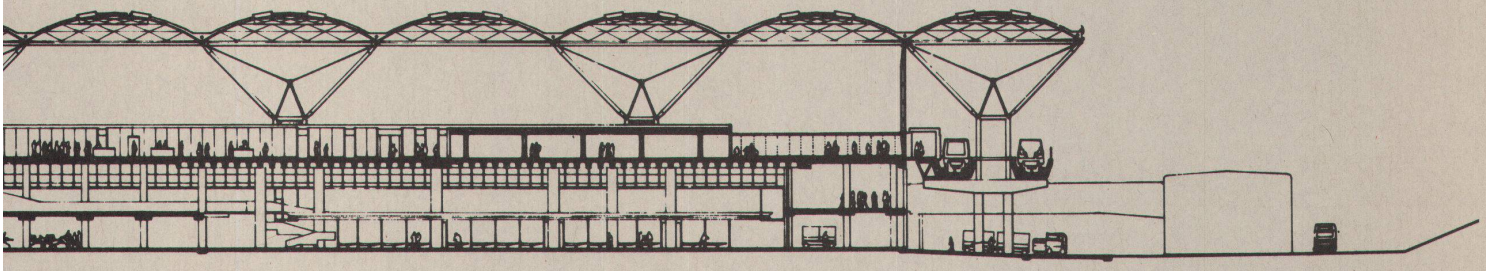
Und die alle Probleme eines solchen in sich geschlossenen Systems offenbart. Denn die Reinheit der Konstruktion, die zu der quadratischen Form führt, verträgt keine Brüche. Die aus dem Untergeschoss mit der Schnellbahnstation führenden Rampen werden fast dilettantisch an der Frontseite gekrümmt heraufgeführt, und nachdem man die perfekte Abfertigungshalle durchlaufen hat, muss man erst ein Zubringergefährt zu den Satellitengebäuden besteigen, von denen aus man die Flugzeuge betritt.

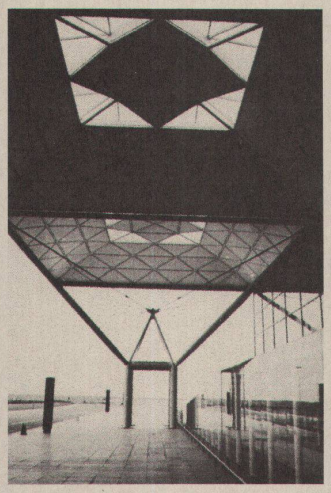
Darin offenbart sich eine grundlegende Schwäche der sogenannten «High-Tech-Architektur», die in England ihre wichtigsten Vertreter hat: Es werden technisch und ästhetisch unglaublich raffinierte Bausysteme und Bauten entwickelt, aus Aluminiummasten und Draht, aus Stahl und Glas, aus gespannten Membranen und Leichtmetall. Aber viele der technischen Lösungen gelten Problemen, die man ohne diese Architektur gar nicht hätte.

So, wenn man an die Inkunabel des High Tech denkt, das Centre Pompidou von Renzo Piano und Richard Rogers (1977): eine Stapelung riesiger Hallen, die aus Gründen der Flexibilität stützenfrei gespannt sind und deshalb Konstruktion und technische Versorgung nach aussen in die Fassaden verlagern. Die Bewegung der Besucher auf



Stansted Airport, London, 1991, von Norman Foster





den Rampen und die bunten Versorgungsschächte werden zur Fassade, zum visuellen Ausdruck dieser Architektur. Aber wer verlangt die grossen Hallen? Wird ein Museum, ein Ausstellungsraum durch einige Stützen weniger nutzbar?

Und als vor etwa fünf Jahren die beiden Zwillingstürme der High-Tech-Architektur fertiggestellt waren, nämlich Norman Fosters Hongkong & Shanghai Bank in Hongkong und Richard Rogers' Hauptverwaltung der Lloyd's Versicherung in London, da überschlug sich die gesamte Fachpresse im Lob über die gelungenen Konstruktionen und die gläsernen Aufzüge. Über die Qualität der Arbeitsplätze in den Gebäuden wurde kaum nachgedacht. Die zahlreichen Mängel beim Lloyd's Gebäude führten zu millionenschweren Nachbesserungen, und der Architekt war zynisch genug, sein Konzept der (wiederum) aussenliegenden Versorgungsstränge zu preisen, weil es diese so einfach ermögliche. Dass die Toiletten an den Versorgungsschächten jeweils nur für Männer oder nur für Frauen sind – wer sich irrt, muss zum nächsten laufen –, das wurde vor lauter Schönheit der Konstruktion übersehen.

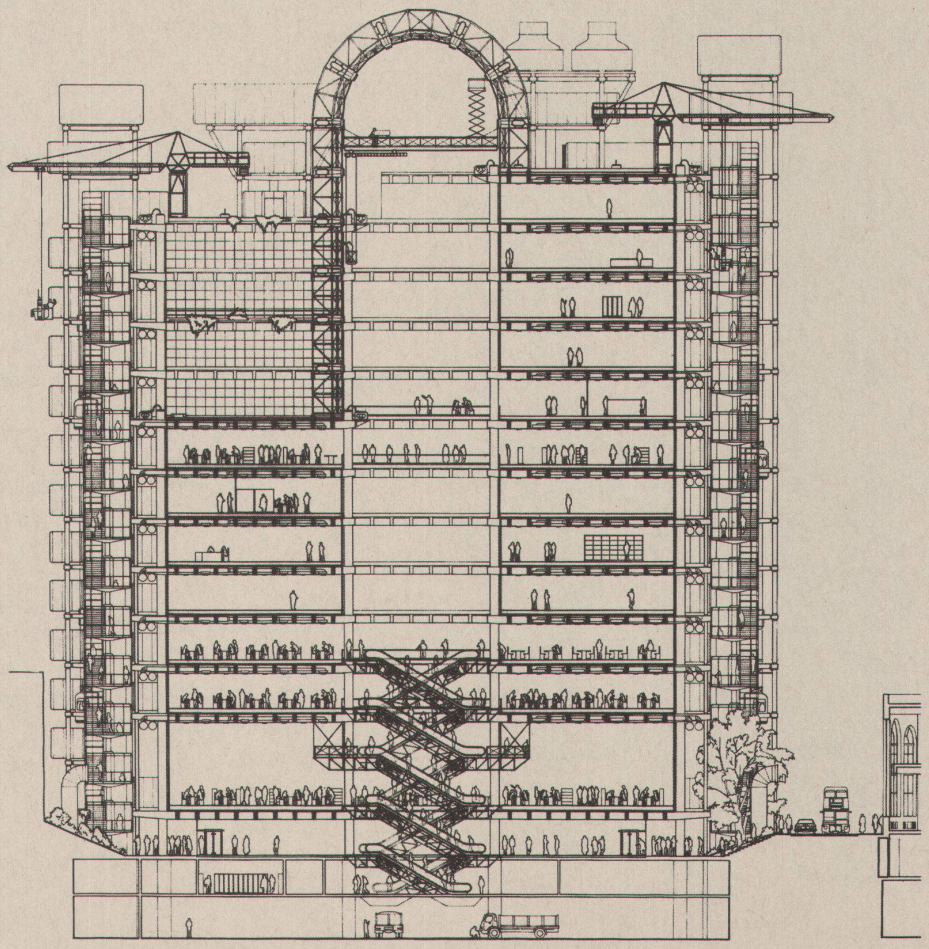
Die einfachen Rechtecke der Bürogrossräume mit den Arbeitsplätzen führten bei beiden Gebäuden zu erheblicher Lärmbelästigung untereinander und entsprachen kaum dem Stand der Entwicklung im Bürohausbau. Die lasergesteuerte, ungeheuer aufwendige Hineinspiegelung des Sonnenlichts in das über viele Geschosse reichende Atrium der Hongkong & Shanghai Bank bleibt dagegen ein technischer Gag, solange es noch andere, natürlichere Möglichkeiten der Belichtung gibt.

Bauten wie diese in ihrer schimmernden Wehr gehen konsequent davon aus, dass ihre Neuheit, die in der technischen Brillanz liegt, keine Einfügung in einen städtischen Kontext erforderlich macht: mir san mir! Wie die Geschlechtertürme San Gimignanos reden die High-Tech-Hochhäuser einzelner Firmen heute von Ruhm und Ehre ihrer Bauherren und ersetzen teure Anzeigenserien durch ihren optischen Werbewert – konsequenterweise wird mit Fotos der Gebäude geworben. Das Maschinenhaft-Technische ihrer Ästhetik, das «High» der High-Tech-Architektur soll Effektivität und Rationalität, soll Kompetenz bei der Problemlösung mit Hilfe objektiver (und damit «wahrer») Mittel darstellen; Eleganz und Ausgefallenheit der technischen Lösungen

verweisen auf die Einmaligkeit gerade dieser Firma: High-Tech-Architektur zeichnet sich dadurch aus, dass sie nicht die beste Lösung eines technischen Problems sucht, sondern häufig nur die extravaganteste, die als die beste erscheinen soll.

Nun ist ja die Frage nach dem Ausdruck von Technik in der Architektur der Moderne nicht neu; insofern steht auch die High-Tech-Architektur in einem historischen Bezugssystem. Das «wie ist es gemacht?» stellt geradezu eine der Hauptfragen in der Ästhetik der Moderne dar. Wohlgemerkt: in der Ästhetik; die Frage der tatsächlichen Bauweise war nie so wichtig wie die nach ihrer Erscheinungsform. Erst in den Grosstafelbauten der sechziger und siebziger Jahre, auch in der DDR, kam beides zur Deckung – damit wurde die Aussage banal; von Ästhetik möchte man nicht mehr sprechen, wenn Bauweise und Aussehen zur Tautologie werden.

Die geistigen Vorbilder der heutigen High-Tech-Architektur liegen anderswo, bei den riesigen technischen Bauten des 19. Jh. und bei den visionären Architekturen des russischen Konstruktivismus der zwanziger Jahre. Aber die historische Beziehung trägt nicht weit genug, wenn es um die Frage der Bedeutung dieser Architektur geht. Denn die Gewächshäuser, Brücken, Bahnhofshallen oder Bauten für Weltausstellungen des 19. Jh. sind zwar auch Darstellung dessen, was technisch möglich ist: noch mehr aber stellen sie dar, was *gerade noch* technisch möglich ist: «Jeder Glaube weiss sich in Tempeln zu verkörpern. Betrachtet man aufmerksam die Kirchen jüngsten Datums, gibt es keinen Zweifel daran, dass die Religion unseres Jahrhunderts die Religion der Railway ist», so Théophile Gautier 1846. Er beschreibt damit dieses An-die-Grenze-Gehen aus quasireligiöser Inbrunst, zur Verherrlichung einer übergeordneten Macht.

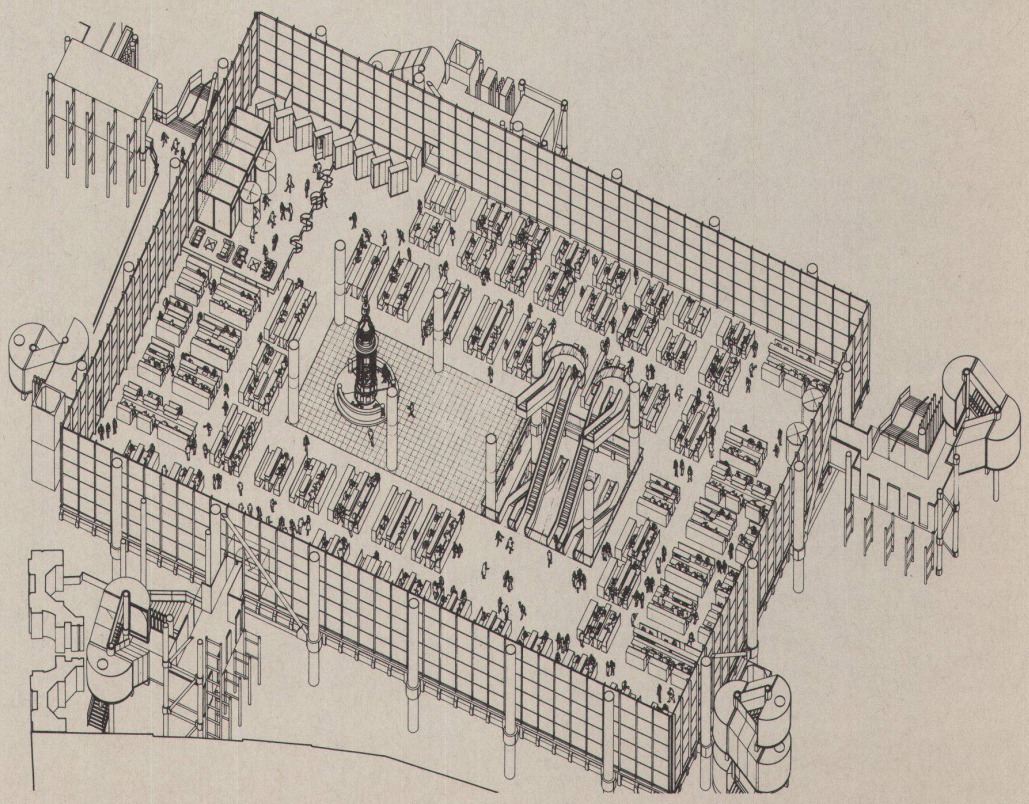


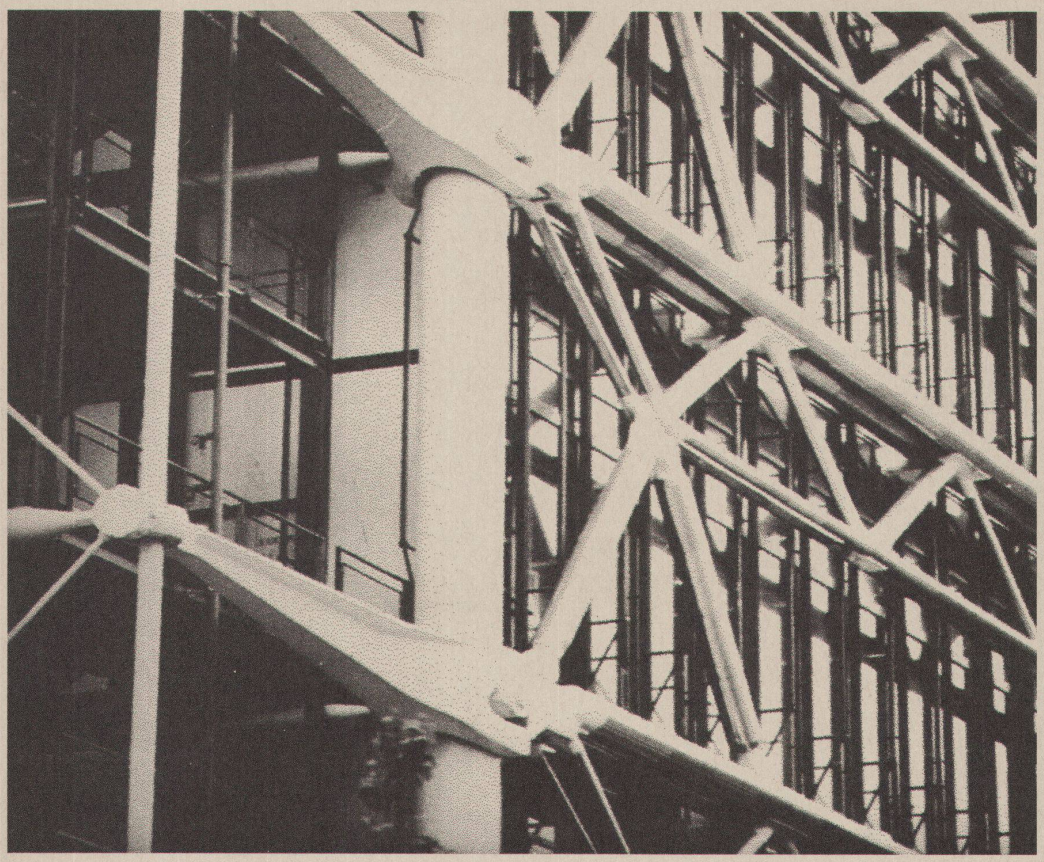
Lloyd's-Versicherungsgebäude, London, 1986, von Richard Rogers

Eben darum kommt den «Kathedralen der Technik» des 19. Jh. ein anderer Stellenwert zu als den High-Tech-Bauten von heute. Die naiv-ungebrochene Begeisterung über das technisch *noch* Machbare setzte technischen mit gesellschaftlichem Fortschritt gleich. Was aber damals noch seine historische Legitimität hatte, *vor* den schrecklichen Erfahrungen, die wir mit dem «technischen Fortschritt» gemacht haben, kann heute nicht ungebrochen akzeptiert werden.

Selbst damals lag ja über der Begeisterung über den Fortschritt auch immer der Hauch des Unheimlichen, bis hin zu jenen bemerkenswerten Sätzen, die ausgerechnet ein der technischen Utopie so zugewandter Schriftsteller wie Jules Verne in seinen «Fünf Wochen im Ballon» sagen lässt: «Man wird immer mehr Maschinen erfinden, die die menschlichen Tätigkeiten besser, gründlicher und genauer ausführen, bis man ihnen schliesslich auch das Töten beibringt, und dann wird sich die Menschheit gegenseitig ausrotten. Ich kann mir den Jüngsten Tag nicht mehr anders vorstellen, als dass ein gigantischer Kessel mit einem Druck von drei Milliarden Atmosphären die Erde in die Luft sprengt» – eine apokalyptische Vision von der Macht der Maschine, die inzwischen reale Möglichkeit ist.

Und es gab noch eine andere Architektur, die mit einer Ästhetik des Neuen und dem in Architektur umgesetzten Bild der Maschine den Bruch mit der Vergangenheit fanfarengleich darstellte. Die High-Tech-Architektur scheint äusserlich an die Entwürfe des russischen Konstruktivismus der zwanziger Jahre anzuknüpfen, aber ach! sie bedient sich nur einiger Formen. Die Bedeutung ist es, die sie unterscheidet: Werbeästhetik auf der einen, der Konstruktivismus mit «Plänen für eine neue Welt, mit einem Programm für





ein neues Leben» (so der bedeutende tschechische Architekturtheoretiker Karel Teige schon 1925) auf der anderen Seite.

Die Architekten standen als Propagandisten *für* eine neue Gesellschaft und damit *gegen* die Architektur des bürgerlichen Kunstbegriffs. Sie bedienten sich technischer Elemente in ihren Projekten – und zumeist blieben es zeichnerische Utopien –, weil die Maschine das Mittel auf dem Wege zu einer besseren Gesellschaft zu sein schien und die Utopie eine objektive, herrschaftsfreie Form des Zusammenlebens symbolisieren konnte. Gerade die Distanz zwischen dem rückständigen Agrarstaat Sowjetunion und den weitausgreifenden technischen Visionen macht das deutlich.

Die Frage ist nicht, ob dieses «neue Leben» erstrebenswert war, oder ob auch nur die Architekten die gesellschaftsverändernden Möglichkeiten von Architektur richtig einschätzten; entscheidend ist, *dass* sie eine gesamtgesellschaftliche Utopie besassen. Die radikale Neuheit ihrer Bauten richtete sich nicht gegen den danebenstehenden konstruktivistischen Bau, sondern gegen die Architektur (und die Gesellschaft) der Vergangenheit. Darin liegt der Unterschied zur High-Tech-Architektur heute (wenn auch nicht nur zu ihr; das Problem ist das von architektonischer Bedeutung heute überhaupt). Die nämlich will sich hochmütig von allen anderen Bauten absetzen und sieht nur die eigene Einmaligkeit: eine freiwillige Ausgrenzung aus dem städtischen Kontext als Ort einer Gesellschaft, wie fragil diese auch immer sein mag. Es wird nicht für eine Gesellschaft, sondern ausschliesslich für einen Bauherrn gebaut – und genau das drücken diese Bauten aus.

Denn in dem Augenblick, da der *Stand* der Technik den *Ausdruck* von Technik eingeholt hat, wird nur diese, die Maschine dargestellt. Im Konstruktivismus (und in der

Centre Pompidou, Paris, 1979, von Renzo Piano und Richard Rogers

Architektur der Moderne der zwanziger Jahre allgemein) wurde jedoch die Maschine *als Mittel* gezeigt. Selbst wenn also die beiden Architekturen gleich aussähen, würden sie nicht dasselbe bedeuten; die Ungleichzeitigkeit in der Verfügbarkeit der technischen Mittel macht den ganzen Unterschied.

Wieweit jedoch heute, im vollen Bewusstsein des militärischen Potentials und der nicht zuletzt maschinenbedingten Zerstörung der Erde die Maschine noch mit gesellschaftlichem Fortschritt gleichgesetzt werden darf, sollte eigentlich keine Frage einer architektonischen Ästhetik mehr sein. Eine Architektur, die Technik *an sich* ästhetisiert, nicht deren Ergebnis – für eine Humanisierung der menschlichen Arbeitsbedingungen, zum Beispiel –, mag zwar zeit*genössisch* sein, ist aber keinesfalls zeit*gemäss;* ideologisch ist sie hoffnungslos obsolet. Was den russischen Konstruktivisten, was Gustave Eiffel mit dem Bau eines 300 m hohen Turmes 1889 zur Hundertjahrfeier der französischen Revolution und eines Jahrhunderts der technischen Erfindungen recht war, das ist heute nur noch teuer – in jeder Hinsicht; die Extra-Millionen für das technische Design müssten konsequenterweise aus den Werbeetats der Firmen bezahlt werden.

Und dennoch übt ein Gebäude wie Stansted Airport eine eigene Faszination aus; die ablesbare technische Intelligenz, die zur architektonischen Form getrieben wurde, ist einfach schön, wie es, ein anderes Beispiel, die Eingangspyramide des Louvre von Ieoh Ming Pei ist. Die ästhetische Eleganz dieser Bauten liegt jedoch auf einer anderen Ebene als ihre Bedeutung; hier muss man unterscheiden zwischen den Wahrzeichen eines Konzerns, das nur auffällig sein will, und dem Bau für einen Flughafen, bei dem Zweck und architektonische Mittel zur Deckung kommen: höchste technische

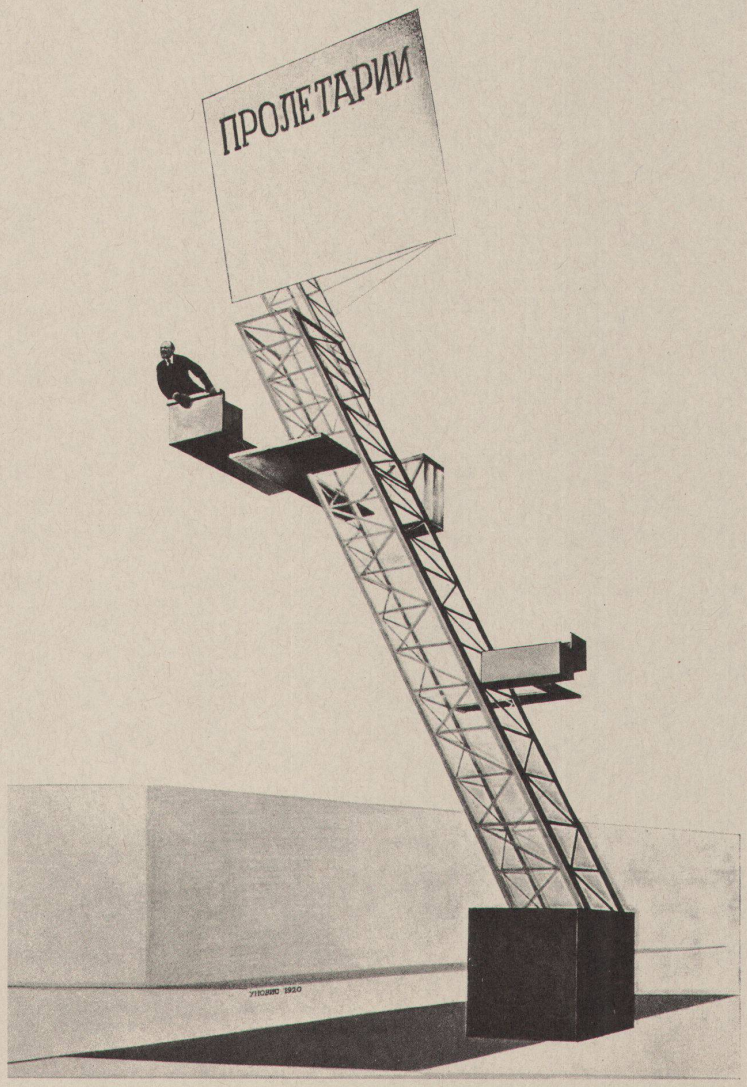
Eingangspyramide beim Louvre, Paris, 1989, von Ieoh Ming Pei

Perfektion der Architektur für ein Haus, das höchster technischer Perfektion (des Fliegens) dient.

In eine noch weiter führende Diskussion schliesslich stösst die Pyramide in Paris vor, deren Einfachheit die Form mit der eines Pantheons oder einer Villa Rotonda vergleichbar ist. In einer Umgebung, die durch im historischen wie im architektonischen Sinne bedeutende Gebäude geprägt ist, etwas so Banales wie eine neue Eingangssituation zu installieren, ohne die vorhandene Situation des alten Königsschlosses zu zerstören – das konnte nur durch eine so abstrakte Form gelingen, wie es die reine Pyramide ist. Der grösste Gegensatz zu den umgebenden Bauten mit ihren Fassaden, an die sich anzupassen lächerlich gewesen wäre, wurde durch den immateriellen Charakter des einfachsten Baukörpers erreicht: die Glaspyramide, deren konstruktives Gerippe nur im Inneren sichtbar wird. Diese High-Tech-Architektur bleibt nicht bei der Darstellung von konstruktiven Kunststückchen stehen, sondern verwendet sie, um höchste Reinheit der Form zu erreichen.

Die Bautechnik wird nicht um ihrer selbst willen gezeigt, die «Maschine» wird nicht Ausdruck, sondern bleibt Mittel.

Das macht Sinn. *G.K.*



Lenin-Tribüne von El Lissitzky, 1924