

Zeitschrift:	Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber:	Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band:	- (2001-2002)
Artikel:	Bahnhof Stadtmaschine : JR Railway Station von Hiroshi Hara + Atelier in Kyoto
Autor:	Wustlich, Reinhart
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1072491

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: 11.01.2026

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



Reinhart Wustlich

Bahnhof Stadtmaschine

JR Railway Station von Hiroshi Hara + Atelier φ in Kyoto



Zwei Stunden nach der Ausfahrt des Tokaido-Shinkansen aus Tokio Station gleiten in der Dämmerung Ausläufer der Industriestadt Nagoya vorbei. Das Zentrum kündigt sich durch die Verdichtung der Massebasis der Stadt an, weniger durch die Zunahme des optischen Überschwangs von Hochhäusern oder Lichttürmen. Von der „Geilheit unbeschränkter, überwältigender Hervorbringungskraft, die auf der Kreuzung von Shibusawa als reproduktionstechnischer Bildorkan inszeniert ist“¹, ist hier wenig zu bemerken: die Reduktion auf einige Leuchttürme und Lichtinseln über der Kontur des Zentrums bewirkt, daß ein minimalistisches Lichtnetz mit weit geknüpften Knoten entstanden ist, das sich, den ökonomischen Verlaufsformen quasi überlagert, als unbekannte ‚Kunstform‘ zu entwickeln beginnt. Die sparsameren Farb- und Lichtakzente bewirken ein Moment der Distanzierung, das die Wahrnehmung freiläßt. Dann ist, nach kurzem Halt, die Stadt vorbei und der Zug auf dem kurzen Weg in die alte Kaiserstadt.

Kyoto, der Stadtteppich, der sich in einer flachen Mulde, von Flüssen durchströmt, ausbreitet, spricht auf andere Stereotype an. So niedriggeschossig bebaut, daß der Passant nicht durch schiere Masse bedrängt wird, verkörpert sie die Bürgerstadt, die gerade noch als Einheit wahrnehmbar zu sein scheint, die sich nicht, vom Fenster aus gesehen, fünfzig Kilometer nach allen Himmelsrichtungen auszudehnen scheint. Eher großes Patchwork aus kleinteiligen Hütteniedlungen, ist sie dennoch nur durch ein „Höllentor“ zu betreten, denn hier kommt der Zug an. Wie eine graue Zwingburg der Postmoderne, wie eine Kaaba des digitalen Kapitalismus beherrscht ein einzelner langgestreckter Gebäudeblock mit seiner 470 Meter langen Breitseite den Stadtkern: JR Railway Station. Würde ein



Kyoto. Stadtmaschine der JR Kyoto Station
Architekten: Hiroshi Hara + Atelier φ
Structural engineers: Kimura Structural Engineers
Fotos: Reinhart Wüstlich

Piranesi des 21. Jahrhunderts je einer Vorlage bedürftig sein, wie ein Stadtstück beschaffen sein sollte, aus dem man nie mehr herauskäme, er nähme Kyotos Bahnhof zur Vorlage.

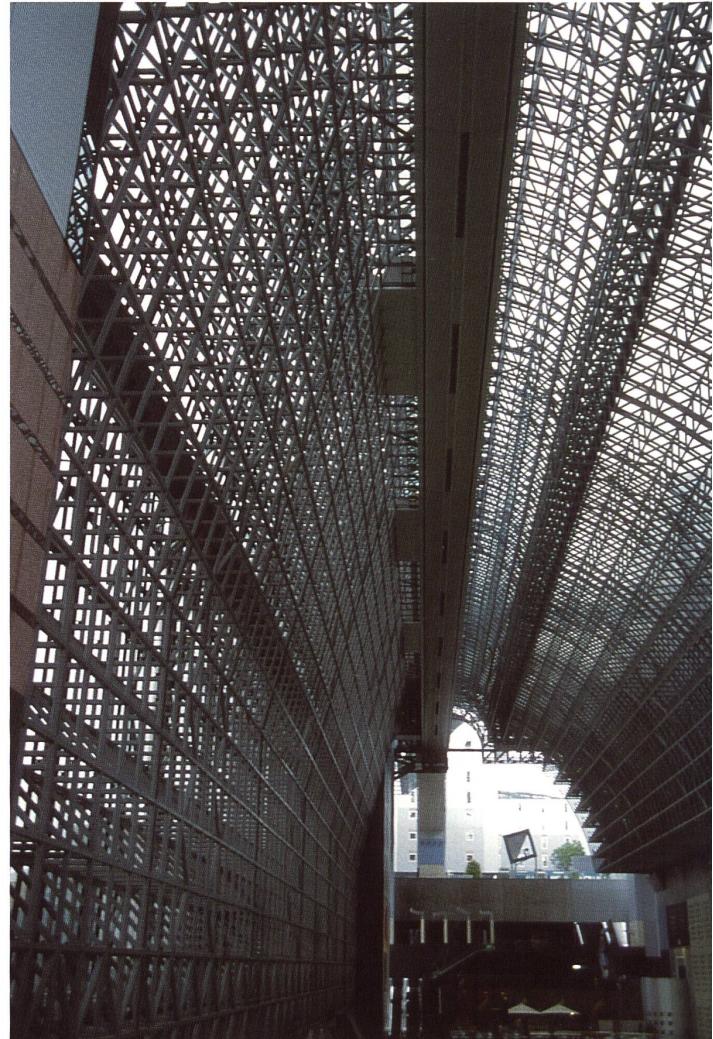
Das enorme innere Volumen der Stadtmaschine der Railway Station, das durch ein Raumtragwerk definiert wird, gehört zu den aufsehenerregend weitgespannten Konstruktionen, die eine nahezu unbegrenzte Fülle des Raumes zu begründen scheinen. Weniger Bahnhof als Stadt-in-der-Stadt bildet die Anlage einen gewaltigen Block inmitten des Zentrums, dessen Dimension immer bewußt bleibt, und der in den seitlichen, blockbildenden Zeilen hochhaushoch, sechzehn Geschosse hoch aufragt. Ein Sperrwerk inmitten der Stadt. Kein Fall von Gemütlichkeit.

Matrix mit Schluchten Der nach einem Entwurf von Hiroshi Hara + Atelier φ aus diesem Block herausgefräste Innenraum bildet das aus Schluchten zusammengesetzte Atrium, das im Westen in einer überdimensionierten „spanischen Treppe“ endet, die sich bis zu einem Aussichtsdeck über der Stadt stufenweise aufbaut.

Die entgegengesetzte, unterste Ebene der dreigeschossigen Unterbauten wird durch den U-Bahn-Terminal gebildet, der die Bahnstrecke unterquert. Sein Zugang wird von unterirdischen Ladenpassagen begleitet. Über dem Straßenraster der Stadt aufgeständert, sind die Bahntrassen der Regionalstrecken und die Hochgeschwindigkeitstrasse des Shinkansen als über den Boden der Stadt gelegte Brückenlage ausgebildet. In der Stadtmaschine selbst nimmt die eigentliche Bahninfrastruktur nur noch ein Zehntel der Gesamtfläche ein, die, insbesondere am Abend, zu einer riesigen Theaterkulisse mutiert.

Zu den Hauptverkehrszeiten verwandelt sich das Zentrum in einen Menschenzoo, aus dem Tag für Tag 300.000 Pendler, Passanten, Touristen ausgestoßen werden, um im Laufe des Tages durch die verschiedenen Decks und Kanäle insgeheim wieder zurückzusickern.

Das Megaprojekt, mehr gebaute Matrix als gestalterisch anspruchsvolle Architektur, der die Kapitulation vor der schieren Größe anzumerken ist, belegt, gleichsam als Menetekel, den Bigness-Wahn, der vor einigen



Maßstabssprengende Struktur über der kleinmaßstäblichen Stadt

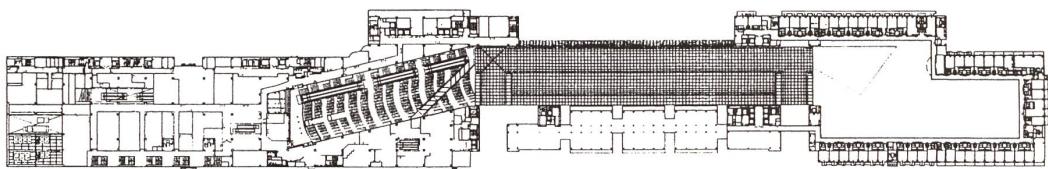
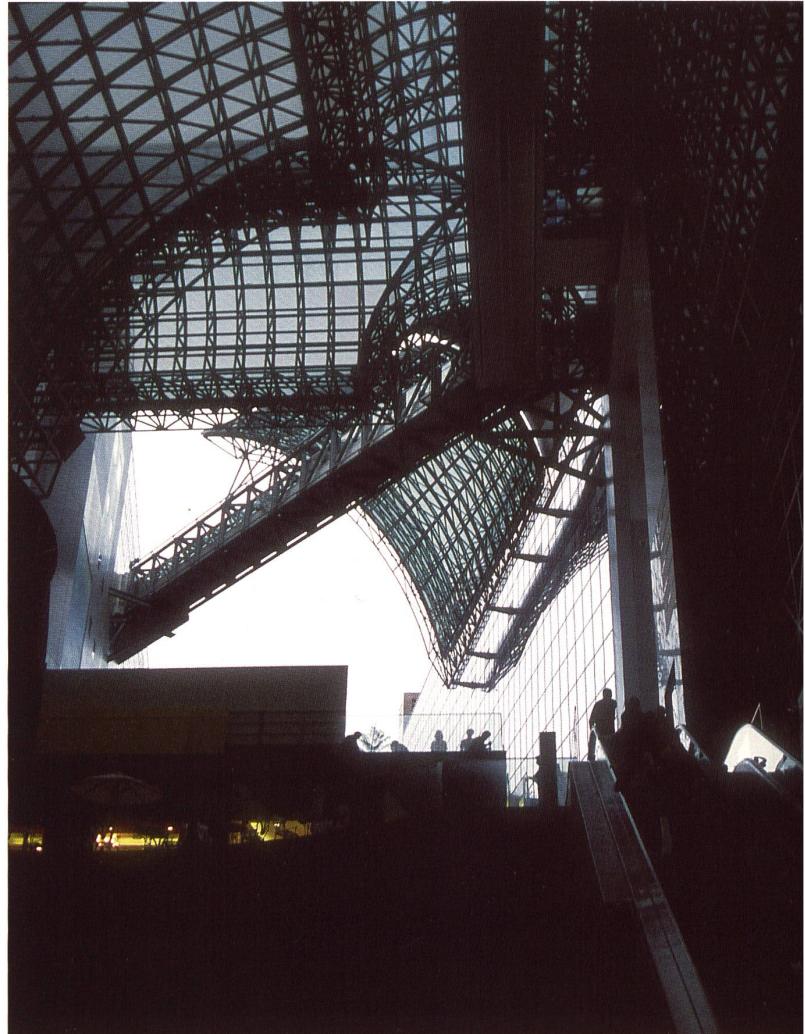
Jahren bestimmte Kreise der Stararchitekten-Szene befallen hatte. Pure Größe als Qualität, das war Ausdruck der Blindheit des Anything goes. Pure Größe ist eine viel zu ernste Sache, um sie einfach Architekten zu überlassen.

Und nun hat die Sprache selbst Probleme, das Vorgefundene in Wortbilder zu fassen, die noch etwas mit Erfahrung und Erinnerung zu tun haben. Mit einer hybriden „Geografie“, einem Felsencanyon ähnlich, soll der Raum verglichen werden, doch die große Voliere der Leere sträubt sich dagegen. Ein Tal, ein „valley“ sei als Bahnhofspassage gefaßt, das „basin of the valley“ überdeckt mit der riesenhaften, gefalteten Glashaut, deren Aufgabe es sei, das Licht zu reflektieren und es zugleich bis auf die Plaza auf der Nordseite des Bahnhofs durchdringen zu lassen.²

Die Stadtmaschine beherbergt ein Dienstleistungszentrum mit einem großen Kaufhaus, begleitenden Laden- und Boutiquenpassagen, Terrassen mit Restaurants, Cafés und Bistros. Eine Restaurantstraße in den oberen Geschossen bietet weiten Blick über die Stadt. Ein Hotel- und ein Konzert- und Theaterbereich sind eingegliedert. Andere Flügel des Zentrums dienen der Büronutzung. Parkhäuser dürfen nicht fehlen. Ein Skywalk unter der Tonne des riesigen Stahlfachwerks der Atriumüberdachung bietet Aussicht. JR Kyoto Railway Station ist eine eigene Stadt mit 240.000 Quadratmetern Nutzfläche, in der man leben könnte, ohne sie je zu verlassen.

Anmerkungen

- 1 Stephan Wackwitz, Die Sorge des Hausvaters, in: ders., Tokyo. Beim Näherkommen durch die Straßen, Zürich 1994, 104
- 2 Mariko Terada, Moriko Kira (Ed.), Japan. Towards Totalscape, Rotterdam 2000, 102

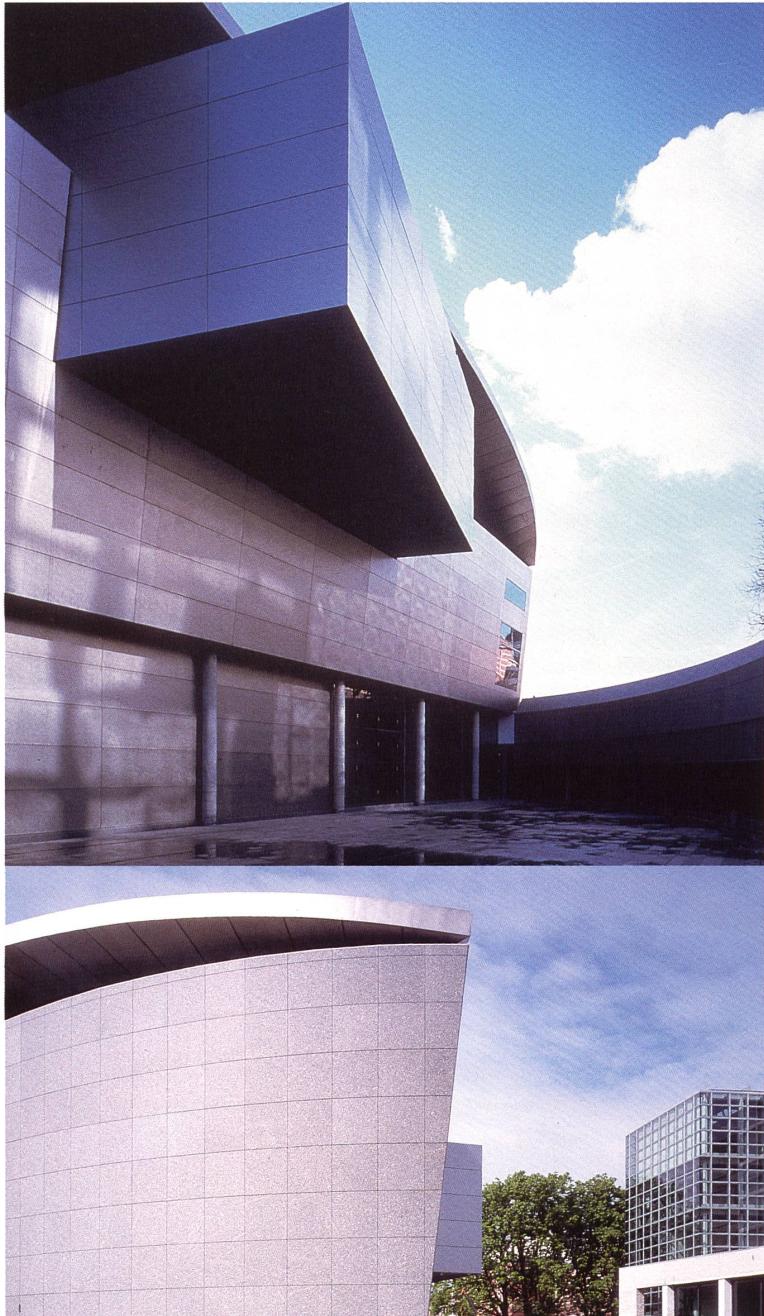


Symbiosis or Contradiction

Kritische Korrespondenz der Kulturen

Ein Gespräch mit dem Architekten

Kisho Kurokawa



Kisho Kurokawa gehört zu einer legendären Gruppierung japanischer Architekten, die in der *metabolistischen Phase* der Architektur Japans weltweit bekannt wurden. Zu dieser Phase, die den internationalen Austausch begründete, gehörten als Inkunabeln eines utopischen Zeitalters Projekte wie Kenzo Tanges *Tokyo Bay Scheme* (1960) und Kurokawas *Helix City* (1961), denen auf europäischer Seite Utopien Yona Friedmans oder Archigrams zur Seite zu stellen sind. Die aus dieser Phase resultierenden Anregungen gaben in Japan später Anstoß zu Medien-Konzepten, die den Austausch institutionalisierten, *Global Architecture* zum Beispiel, die mit *GA Houses* weltweit herausgehobene Architekturkonzepte in Verbindung mit zeitgenössischer Architektur Japans publizierten, oder *The Japan Architect*, die internationale Edition von *Shinkenchiku*. Die Abgrenzungsdiskussion zwischen Moderne und Postmoderne, die Kurokawa als einen der herausgehobenen Postmodernen definierte, und die Abgrenzungsdebatten der Kulturen, die Kurokawa als Kritiker des Eurozentrismus und des Rationalismus des Maschinenzeitalters profilierten, machen ihn als kritischen Antipoden der europäischen und amerikanischen Architekturentwicklung interessant. Nicht zuletzt, da wir uns selbst eingestehen müssen, daß Europa eine theoretische Position zu den bekannten oder unerkannten Einflüssen des Westens auf die Kulturen Asiens nicht besitzt.

Die Ausstellung *Cities on the Move* hat, vor zwei Jahren noch in Bordeaux gezeigt, ein Licht auf diese Situation geworfen. In der *Splendid isolation* der westlichen „Informations“-Gesellschaften drängte sich dem Betrachter die Frage auf, weshalb in den Medien die

Berichterstattung in den vergangenen Jahren so einseitig auf die ökonomischen Risiken der Entwicklung zugespielt war, als sei die westliche *Kultur* an den Veränderungen der asiatischen Gesellschaften gänzlich unbeteiligt.

Seit die Architekturdebatte Europas selbst in der Auseinandersetzung um den Begriff der Moderne, um eine ethnologische Interpretation der Orte und Kulturen (Claude Lévi-Strauss, Marc Augé) und um die Konzeption einer *reflexiven Modernisierung* steht, sind Kurokawas Positionen insbesondere da, wo sie die Kultur der Moderne kritisch widerspiegeln, interessant.

„Die Gesellschaft, die sich als Resultat der Industrialisierung entwickelte, zielt darauf, ein Modell des Universalismus zu etablieren, dargelegt nach Art des *International Style* in der Architektur. Die Industriegesellschaft brachte (beispielsweise in den europäischen Ländern) eine homogene Massenkultur hervor. Betrachtet man die zunehmende Nähe – und die Konsequenzen der Ähnlichkeit – zur Gesellschaft Europas als Fortschritt für die sich entwickelnden Länder, dann werden wir alle in einer Gesellschaft enden, die vollkommen europäisiert sein wird. Sollte das wahrhaft das Ziel der Menschheit sein?“¹

Die *Philosophy of Symbiosis* versteht Kurokawa als argumentative Basis gegen die Tendenzen der Homogenisierung. Zur Theorie der Symbiose gehört, daß sie durchaus in der Tradition europäischer Denker begründet werden kann: „Lévi-Strauss‘ Strukturalismus betonte, es sei falsch, die Kulturen der Welt als abhängige Stufen einer Hierarchie zu sehen, die auf dem gleichen Weg des Fortschritts linear zu einer Zivilisation voranschritten; seine Entdeckung war, daß jede Kultur autonom sei mit ihrem

Amsterdam. Erweiterung des Van Gogh Museums. Skulptur der ‚Hoffassade‘ über dem abgesenkten Freibereich (1991–1999). Architektur Kishō Kurokawa Architects & Associates, Tokio Verschneidung der Primärformen der titanbekleideten Fassade

Fotos: Jannes Linders



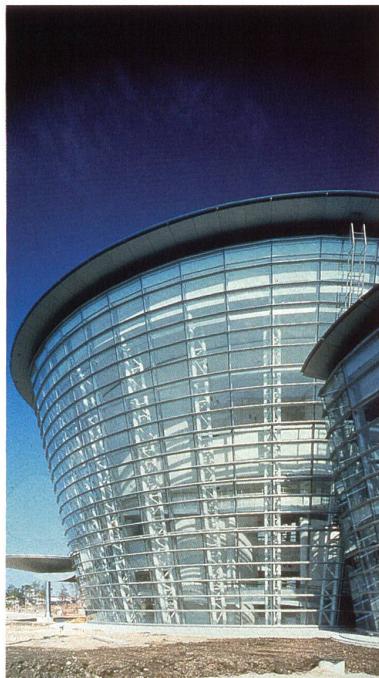
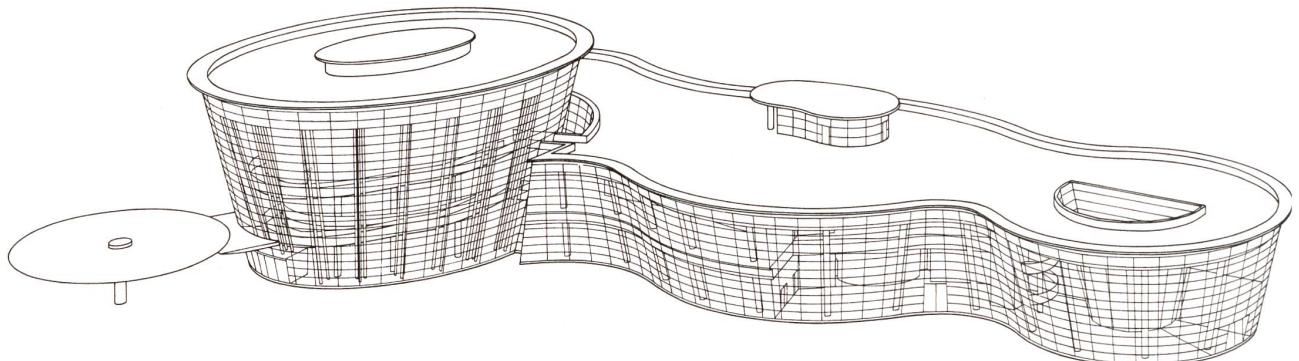
eigenen, deutlich unterscheidbaren Charakter – und daß sie auf dieser Grundlage mit jeder anderen Kultur in Verbindung treten könne, frei von Hierarchie.“² Zu den bedeutsamen Wettbewerbsfolgen des Büros Kishō Kurokawa Architects & Associates gehören die Konkurrenz um das Großprojekt des *International Airport* von Kuala Lumpur, Malaysia (1994–1997), dessen erster Bauabschnitt 1998 eröffnet wurde – sowie das zu diesem Konzept gehörende Modell der *Eco Media City* im Regenwald in der Nähe des Flughafenstandorts. Für das neue Zentrum von Shenzhen, Hong Kong benachbart, plant das Büro nicht nur städtebauliche Strukturen, sondern als zentralen Bereich einen Park als ökologischen Korridor. Kishō Kurokawa war Chairman der Internationalen Jury für den Kansai International Airport in Osaka.

Kishō Kurokawa: Der Bau des Flughafens wurde von den Investoren

zunächst als reines Technologieprojekt betrieben, als off-shore-Projekt in der Bucht vor Osaka. Als ich zur Beratung hinzugezogen wurde, war auch das Abfertigungsgebäude bereits entworfen. Ich konnte dem Management erläutern, daß es in Japan, verglichen mit Frankreich oder anderen Ländern, keinen wirklich interessanten Flughafen gab. Immerhin ist eine solche Einrichtung, so technisch sie bestimmt sein mag, das Entree eines Landes. Helmut Jahn, Richard Rogers, Fumihiko Maki, Arata Isozaki und andere wurden als Mitglieder der Jury gewonnen. Einladungen zur Wettbewerbsteilnahme gingen an nahezu alle bedeutenden Architekturbüros, an Cesar Pelli und O. M. Ungers beispielsweise, auch an einige jüngere japanische Architekten, nicht zu vergessen an Jean Nouvel, Ieoh Ming Pei ... und an Renzo Piano. Und am Ende setzte die Jury auf Renzo Pianos Projekt. Die Entscheidung war Ergebnis

Fukui. Städtisches Kunstmuseum
Isometrie des Entwurfs (1994)
Zeichnung Kisho Kurokawa Architects
& Associates

Foto: Yuji Takeuchi/Haus der Kulturen der Welt



eines fairen Verfahrens – ich betone, daß man in Japan mehr Beispielhafte, wertvolle Konkurrenz benötigt –, und erwies sich als erfolgreiche Weichenstellung, denn sowohl das Resultat des Wettbewerbs wie auch das der Realisierung durch Renzo Piano Building Workshop (1990–1994) ist sehr überzeugend.

Sie betonen den Rang der Entscheidung und die Fairness des Verfahrens, war der Wettbewerb um den Kansai International Airport ein Modellfall für Japan?

Ich denke, in Japan werden immer noch viel zu wenige Wettbewerbe veranstaltet, unter denen auch solche, die recht wenig Wert haben. Ein von den Verfahren in Europa ziemlich abweichender Wettbewerbs-Typus ist sehr verbreitet, das sogenannte *Proposal*, ein Vorschlags-Verfahren. Die

Auslober verlangen Vorschläge, die lediglich in Schriftform abgefaßt werden. In vielen Fällen ist diese Art von Verfahren nicht unbedingt fair, so daß der Eindruck entstehen kann, diese Art von Ausschreibung werde als eine Form von Taktik gewählt, um demokratische Prozeduren ohne Probleme durchlaufen zu können. Es gibt also genügend Anlaß, sich für wirklich qualifizierte Wettbewerbe einzusetzen.

Verstehe ich Ihre Position recht, so ist die Programmierung einer grundsätzlichen Auseinandersetzung über Städtebau und Architektur – in Form eines Wettbewerbs – eine zukunftsweisende Aufgabe des Austauschs der Kulturen. Bedeutet Wettbewerb für Sie zugleich: Wettbewerb der Philosophien der Architektur (sofern diese formuliert werden können)?



Wakayama. Museum für Moderne Kunst
Plaza und Eingangsfront (1994)
Fotos: Kisho Kurokawa Architects & Associates

Plaza und Freianlagen

Malaysia bereits städtebauliche und architektonische Konzepte, die diesen technischen Wandel in städtebauliche Strukturen zu übersetzen suchen. Es sind Zukunftsprojekte, die auf einen Wandel von 20 bis 30 Jahren angelegt sind, vielleicht dauert ihre perspektivische Entwicklung noch länger. Wir selbst sind mit dem Konzept der Eco Media City an der Entwicklung solcher Perspektiven beteiligt.

Die Themen für Städtebau und Architektur wandeln sich damit grundlegend. Bedeutet das nicht den Abschied von den klassischen, den klassisch-„schönen“ Themen der Architektur?

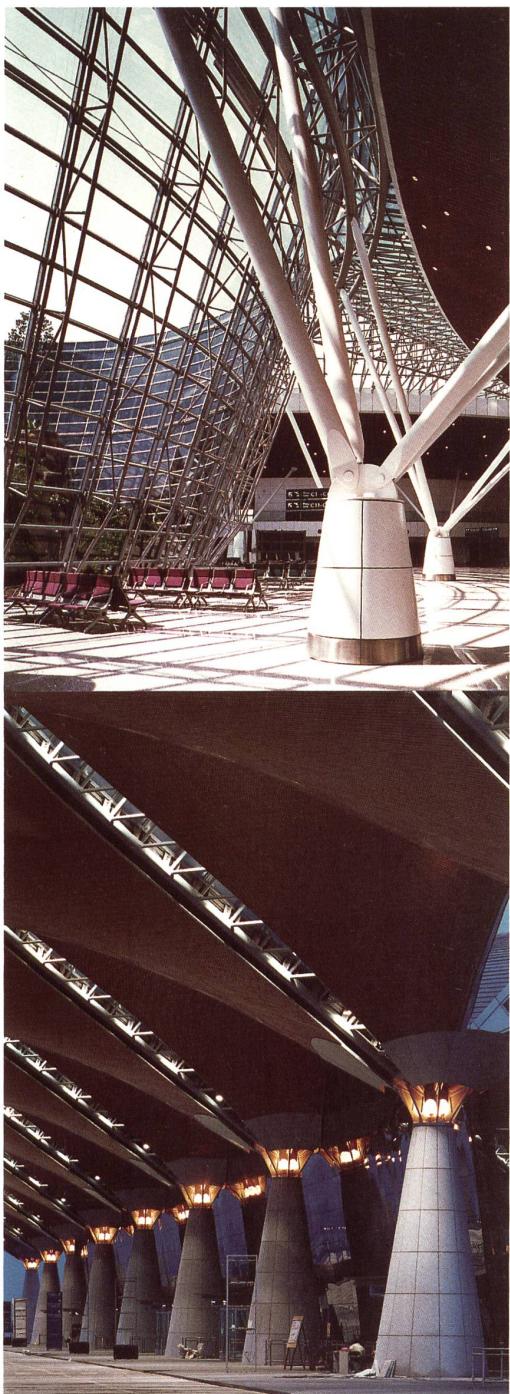
Keine Frage – es geht darum, in welche Richtung sich die Architektur des 21. Jahrhunderts entwickeln wird.

Wir reden zuviel über stilistische „Probleme“ der Architektur – ob es um einen modernen, einen postmodernen, einen dekonstruktivistischen Stil der Architektur geht. Das ist falsch. Wir leben in einer Zeitenwende, in der es

Durch den Wettbewerb bekommen wir die Mittel, die Art von Architektur auszuwählen, die etwas über die Entwicklung in Zukunft aussagt. Das ist unsere Aufgabe. Über die Ausgangslage kann gestritten werden. Der Kulturvergleich macht viele Indikatoren deutlich: Es gibt keinen Unterschied zwischen westlichen und asiatischen Ländern, was die Zukunft der Multimedia-Technologie und -Industrie betrifft. Betrachtet man jedoch die Verbindung der Nutzung natürlicher Ressourcen, der Öko-Technologie und der Öko-Industrie mit Multimedia-Technologie, Mikrotechnik und Elektronik, so gibt es in Japan oder



Kuala Lumpur. International Airport
Main Lounge, Ausschnitt (1996)
Fotos: Kisho Kurokawa Architekts & Associates



um einen Paradigmenwechsel geht, der sich in der Politik, in der Wissenschaft und in der Technologie bereits abzeichnet.

Die westliche Architekturkritik beurteilt Ihre Position unterschiedlich. Kenneth Frampton beschreibt sie als im Wandel begriffen: von einem „traditionellen Technokraten“ zu einem Vertreter einer „intermediate technology, capable of achieving a symbiotic relationship between nature and culture“.³

Ich denke, daß gerade die Krise eine Herausforderung sein kann. Wenn ich Auswirkungen der Krise oder Besorgnis über die Entwicklung in der Gesellschaft oder in der Industrie nicht spüren würde, könnte ich nicht differenziert reagieren. So kann ich differenzierte Ideen entwickeln, die Krise als Herausforderung zu verstehen. Das Gefühl der Herausforderung macht mich optimistisch.

Ein Gutteil der europäischen Architektur hat sich dem Rückblick auf das 19. Jahrhundert verschrieben. Die Reproduktion alter Lösungen mit modernen technologischen Mitteln scheint das Gebot der Stunde zu sein. Diese Haltung steht in vollkommenen Widerspruch zu den Zielen der Architektur, neue Möglichkeiten zu beschreiben, Zukunftsziele zu definieren.

Die Anknüpfung an historische Werte ist etwas anderes als die Bestätigung traditioneller Wege des Denkens. Für mich ist der Bewußtseinswandel der bedeutsamste Aspekt, er drückt sich in einem Wandel der Einstellungen aus, wenn Sie so wollen, in einem Wandel der Philosophie. Die Rückversicherung in der Geschichte ist etwas anderes als die Rückversicherung in der Philosophie. Der Ausgangspunkt der Philosophie ist das, was für mich

zählt. Auch das Verhältnis von Natur und Technologie, das in Zukunft das Denken über Architektur in bisher unvorhergesehener Weise beeinflussen wird, ist als Thema der Philosophie zu klären – bevor man handelt.

Machen wir uns klar: von der Renaissance bis zur zeitgenössischen Stadt haben wir in Städten isolierte Parks für Menschen angelegt. Das hat mit

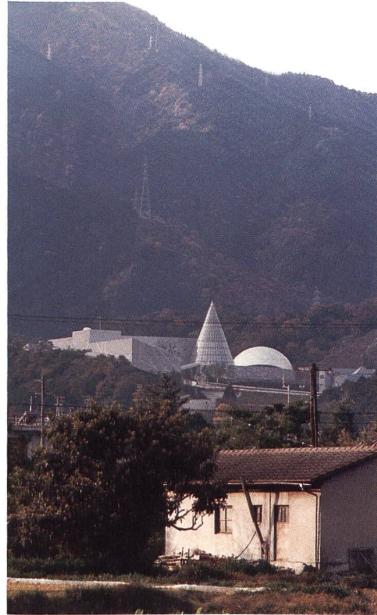


Main Terminal. Modell des Tragwerks

Ökologie recht wenig zu tun. Eco Media City können wir uns vorstellen als technisch entwickelte Stadt, die eine Koexistenz mit dem Regenwald insoweit eingeht, als die Verschattung, die eine natürliche Klimatisierung benötigt, von der Natur selbst, von den schnell wachsenden Baumkulissen, geboten wird. Das zeichnet einen Weg auf, über die Symbiose von Natur und Technologie nachzudenken.

Eine Stadt von der Landschaft aus zu planen, bedeutet eine Umkehrung des Paradigmas der Moderne. Der Entwurf von Öko-Korridoren im städtebaulichen Kontext, von linearen Wäldern, ermöglicht es, Vernetzungen zwischen bisher isolierten Öko-Systemen herzustellen und erlaubt einer vielfältigen Tierwelt zugleich, sich durch die nicht mehr ausschließlich

Ehime. Wissenschaftsmuseum
Museum mit dem 38 Meter hohen Glaskegel in
der Berglandschaft
Fotos: Kisho Kurokawa Architects & Associates



städtisch dominierte Topografie zu bewegen. Die Stadt selbst bleibt mit ihren Untergliederungen nicht mehr isoliert – von vielfältig geprägten Freiräumen. Wir denken an dreierlei Infrastrukturen für die Eco Media City: interaktive globale Netzwerke (wie z.B. Internet), grenzüberschreitende Logistik und ökologische Korridore, welche die biologische Vielfalt erhalten. Eine Symbiose von Natur und Technologie.

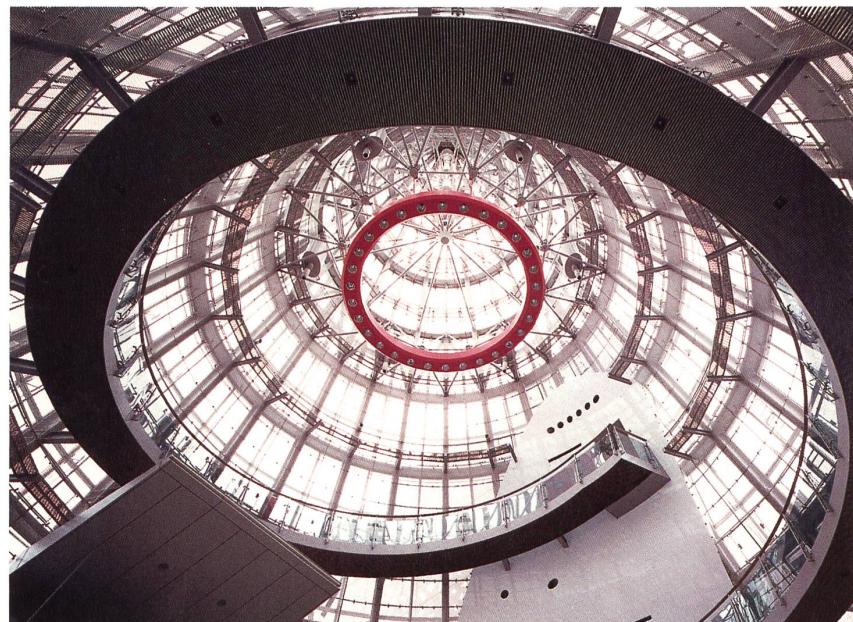
Das Resultat von Eurozentrismus, amerikanischer Kapitalkonzentration und großmaßstäblichen Wirtschaftssystemen sind Wirtschaftsformen, die der kleinmaßstäblichen, urbanen Wirtschaftsform widersprechen, geradezu Feinde der kleinmaßstäblichen Stadtentwicklung sind. Benötigen wir nicht eine Art „intermediate economy“?

Interessant, daß Sie diese Dimension ansprechen. Eine andere Maßstabilität gehört zur Charakteristik der

japanischen Wirtschaft. Sogar Toyota besteht aus tausenden kleiner Betriebe. Das Risiko liegt auf den jeweils kleineren Einheiten, die alle ihre spezielle Aufgabe, ihr spezielles Know-how haben. Jeder der kleinen Betriebe hat seine spezielle Technologie – und ist zugleich weltweit konkurrenzfähig.

Dies wird auch das Organisationsmuster der Informations- und Wissensgesellschaft sein: kleine, vernetzte Gesellschaften. Stadtplanung und Architektur haben sich auf einen Maßstabswechsel einzustellen. Es sei denn, die Big scale economy amerikanischen Musters setzt sich global durch.

Interview: Reinhart Wustlich



Anmerkungen

- 1 Kisho Kurokawa, The Architecture of the Age of Life Principle, in: The Japan Architect, JA 1995-2, 9
- 2 Kisho Kurokawa, The Philosophy of Symbiosis. From the Age of Machine to the Age of Life, Vortrag Haus der Kulturen der Welt, Berlin 1999
- 3 Kenneth Frampton, The Five Voices of Kisho Kurokawa, in: The Japan Architect, JA 1995-2, 17

Blick in den Glaskegel, Ausschnitt