

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 22: Mobility, Rotterdam

Artikel: Zoomtown, Flex City, Infrabody: "Mobility" ist das Thema der 1. Architektenbiennale in Rotterdam
Autor: Hartmann Schweizer, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108753>

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: 19.02.2026

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

Zoomtown, Flex City, Infrabody

«Mobility» ist das Thema der 1. Architekturbiennale in Rotterdam

Man reibt sich die Augen: Nachdem wir nun alles versucht haben, das Unterwegssein mit dem Privatauto so unattraktiv wie möglich zu machen, plädiert die erste Architekturbiennale in Rotterdam zum Thema «Mobility» für die Ästhetisierung der Strasse und ihre Aufwertung zum Erlebnisraum. Statt der Kapitulation vor dem Moloch Verkehr und seiner Verbannung aus den Städten proklamieren Architekten, Planer und Ingenieure im Nederland's Architectuur Institut (NAi) die Verknüpfung von Infrastruktur, Wohnen, Arbeiten, Erholung, Kultur – und greifen auf Visionen der Moderne und Utopien der 60er Jahre zurück.

Den Auftakt der Biennale macht die Arkade, die das NAI von der Strasse trennt. Hinter einem des Nachts illuminierten Drahtgitter reihen sich Modelle der Auto-marken auf, welche in den letzten 50 Jahren das Bild der Strasse geprägt haben (Bild 1).

Das Image des Autos hat in den vergangenen Jahrzehnten eine beachtliche Metamorphose durchgemacht: Vom Luxusobjekt mutierte es zum Ausdruck der Demokratisierung des Konsums und mithin zum fahrbaren Untersatz. Heute ist es Lifestyle-Objekt par excellence. Parallel zu dieser Entwicklung verläuft die Wahrnehmung der Strasse: Teilten sich in den Anfängen spielende Kinder den Strassenraum mit den spärlich vorübertuckernden Wagen, proklamierte Le Corbusier die Trennung von Fußgängerzonen und Strassenschluchten. Die Demokratisierung des Autobesitzes ging einher mit der technikdominierten Erschließung jedes Einfamilienhauses. Im Zeitalter des Lifestyles proklamiert die 1. Architekturbiennale in Rotterdam, kuratiert von Francine Houben, die Ästhetisierung der Strasse. Diese reicht vom Design-gerechten Facelifting bis zur utopischen Vision, von «Aquinum» über «Flex City» und «Infrabody» bis zu «Utopia Revisited» und «Zoomtown».

Plan Obus, Broadacre City, Strip Las Vegas

«Es war, als würde die Erde rotieren (...), die Felder bewegten sich wie ein wirbelndes Spinnrad. (...) Nun kann ich mir den Flug von Zugvögeln vorstellen, so ist es, wie sie die Stadt hinter sich lassen. Es war, als ob die eine Stadt ganz nahe bei der nächsten läge.» So schilderte Hans Christian Andersen seine erste Fahrt in

einem Zug, mit dem er im November 1840 von Magdeburg nach Leipzig fuhr. Der Rausch der Geschwindigkeit hat die Menschen nicht erst im 20. Jahrhundert fasziniert, als etwa die Futuristen, allen voran Giacomo Balla und Gino Severini, die Dynamik von fahrenden Autos und Zügen ins Bild setzten.

Le Corbusier war fasziniert von der Teststrecke auf dem Dach der Fiat-Werke Lingotto in Turin und verewigte sie in «Vers une architecture». 1920 skizzierte er Turmstädte, in denen die Verkehrsadern mit erhöhter Autobahn den langsamen, den schnellen und den «Blitz-Verkehr» voneinander trennen. Er entwickelte in den 30er Jahren den Plan «Obus» für Algier mit einer erhöhten, sich dem Meer entlang windenden Autobahn, die Wohnbauten barg.

Frank Lloyd Wright skizzierte in den 30er Jahren «Broadacre City», seine Vision einer flach hingelagerten Stadt, gegliedert in vier Sektoren, die er laufend aktualisierte. Robert Venturi, Scott, Brown thematisierten in «Learning from Las Vegas» 1972 die Nationalstrasse 91, das Urbild der Geschäftsstrasse, den «Strip». Ihnen allen erweist die Biennale unter dem Titel «Motopias» die Reverenz.

Bewegung – ästhetisches Moment der Architektur

Die Optik des sich bewegenden Menschen in den architektonischen Raum einzubeziehen war schon den Erbauern der Moschee von Gordoba (786–987) eine Herausforderung. Die 570 frei stehenden Säulen tragen Stützen mit jeweils zwei übereinander liegenden Bogen. Bewegt man sich zwischen den Säulen, erzeugen sie einen parallaktischen Effekt: Sie scheinen sich gegenüber einander und gegenüber dem Betrachter zu bewegen. Das menschliche Bewusstsein für die Bewegung ist der Ausgangspunkt der Architektur und macht die Bewegung zur ästhetischen Komponente.

Die «Bewegungsparallaxe» war auch in «The Image of the City» von 1960 ein zentraler Begriff, wo Kevin Lynch für die «kinästhetische Qualität eines Weges» plädierte. «Der Weg könnte so gestaltet werden, dass der Verkehrsfluss selbst sinnlich erfassbar wird. (...) Eine U-Bahn zum Beispiel könnte, anstatt lebendig begraben zu sein, plötzlich durch die Einkaufszone fahren, und die Stationen könnten in ihrer Gestaltung an die Bauten über ihr erinnern», regte Lynch an. Bilden die Visionen von Frederick Olmsted, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, Alison und Peter Smithson etc. das Rückgrat der Biennale, so ist Kevin Lynchs «View from the Road» (1965) geradezu Programm. Fran-



1

Die Arkade vor dem NAI als riesiges Logo der Biennale: Autos, deren Marken die Straßen in den vergangenen Dekaden geprägt haben, sind hinter illuminiertem Drahtschirm aufgereiht

2

Luftaufnahme von Peking, das von Autostrassen durchschnitten wird

3

Dinner unter der Autobahn



cine Houben hat hier handfeste Anleihe und den Blick des Autofahrers aus der Windschutzscheibe ins Visier genommen. «A Room with a View» thematisiert die links und rechts vorüberziehenden «Landschaften», die Ploaps (Places Left Over Planning), das Niemandsland mit unwirtlichen Industriezonen, grünen Restflächen, die als Randstreifen Grenzen ziehen, Lärmschutzwänden und Abschrankungen.

In einer Multimedia-Schau werden die Resultate einer internationalen vergleichenden Studie der meistbefahrenen Autostrassen der Welt in elf metropolitanen Gebieten gezeigt: Mexico City, Los Angeles, Tokyo, Peking, Pearl River Delta (zwischen Guangzhou und Shenzhen), Jakarta, Beirut, Budapest, Ruhrgebiet, Kairo und Holland (Randstad). (Bild 2)

In jeder Metropole wurde eine 100 Kilometer lange Strecke von einem fahrenden Auto aus, bestückt mit jeweils vier Kameras, gefilmt. In einem Auto der meistgefahrenen Marke im jeweiligen Land rasen die Besu-

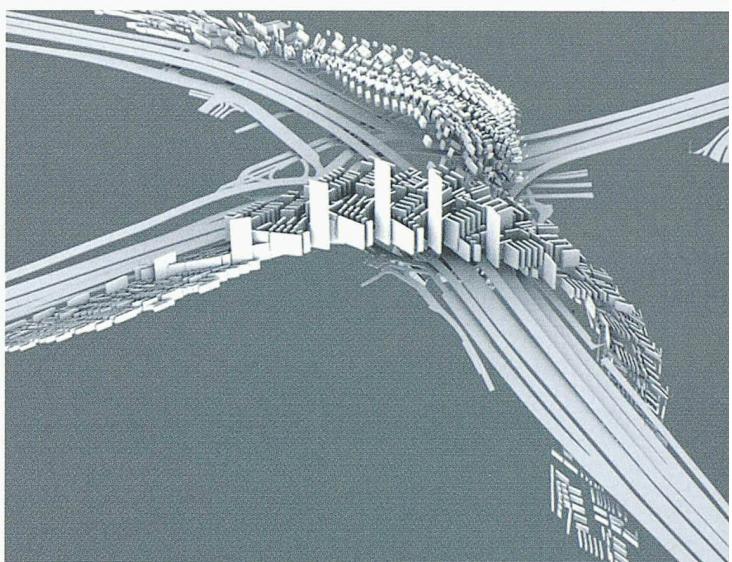


Die Vision Zaha Hadids für die Verknüpfung von
Strasse und urbanem Raum

«City Lifter» von Caracas Think Tank

«Flex City» von Archi-Tectonics

«House on a Highway» – von Bäumen inspirierte
Ballons, die ein «fantastisches 360-Grad-Panora-
ma» bieten, von maxwan



cher virtuell durch die auf eine gewölbte Leinwand projizierte Straßenlandschaft. Forscher lokaler Universitäten analysierten die Charakteristiken dieser Straßen und erstellten Diagramme, die Art und Ausdehnung der Landschaftsausschnitte schematisieren: Geschäftsbauten, Grünanlagen, Tunnels, Wohnbauten, Parkplätze/Tankstellen, Lärmschutzwände, Restflächen, Baustellen.

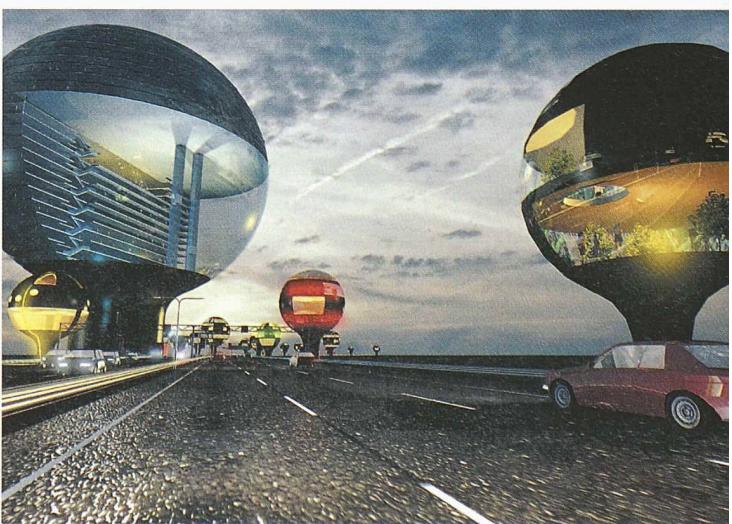
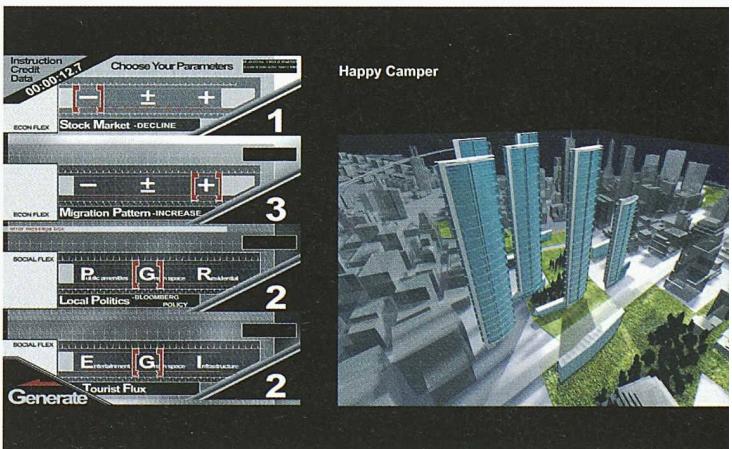
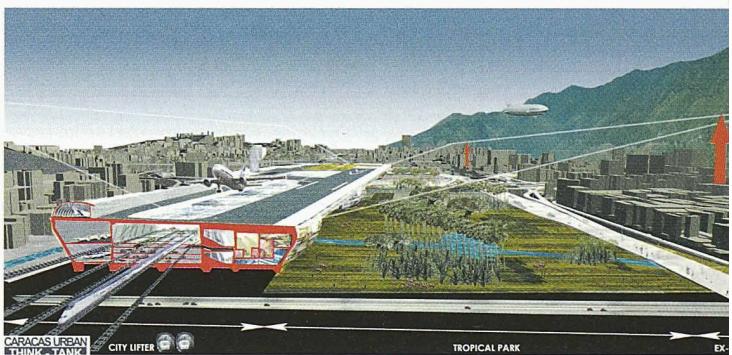
Autobahnen als Lebensräume

Nach einer Ära, in der Mobilität «als notwendiges Übel, als eine Quelle von Lärm und Schmutz und als Ursache der Verwüstung unserer Umwelt» angesehen wurde, deren negative Effekte zu bekämpfen die Ressourcen band, wollen die Macherinnen und Macher der Architekturbiennale den Straßenraum mit Identität aufladen, der Mobilität ein Gesicht geben, das No-man's-land in eine «Landschaft der Mobilität» transformieren.

Houben hat nichts weniger als die opulenten Landschaftspanoramen niederländischer Meister im Visier. Von deren Ikonen – ausrangiert und musealisiert – erhascht man heute noch bestenfalls einen Blick auf den Flügel einer Windmühle. Denn das längste dieser Panoramen hat Houben im Haarlemmermeer Polder ausgemacht, eine Strecke von 8,5 Kilometern, die man in fünf Minuten passiert hat.

«Städte haben sich heimtückisch verwachsen ins Herz eines Netzes von Transportsystemen», konstatiert Houben. Dieses Phänomen des *urban sprawl* hat in den Niederlanden Grünzonen und natürliche Landschaften zu Enklaven dezimiert oder ganz ausradiert. Deshalb hat Houben internationale Architekturschulen aufgefordert, unter dem Titel «Holland Avenue» Visionen für die Autobahnen der Niederlande im Jahr 2020 zu entwickeln und Antworten auf die Fragen zu finden: «Können die Niemandsländer, welche die Straßen säumen, in Räume mit einer Identität verwandelt werden? Können wir die Flächen, die *upon the freeway* liegen, nutzen? Wie können Landschaft, Stadt und Infrastruktur besser miteinander verwoben werden? Ist das Konzept eines szenischen Highway (in Holland) realisierbar?» Dass Nutzungspotenzial vorhanden ist und informell auch ausgeschöpft wird, illustrieren Aufnahmen von Autobahnen, deren «Untergrund» in kulinarische Festivals (Bild 3) oder Freiluft-Spielstätten (Titelbild) verwandelt werden.

Konzeptionell spektakulärer sind die Entwürfe der beteiligten Institute. Den radikalsten Vorschlag machen



Studenten von Winy Maas (MVRDV) mit der «Satellitenstadt», die wörtlich zu nehmen ist. Sie prophezeien, dass der «ökologische Fussabdruck» der Menschheit im Jahr 2020 zu gross ist, als dass sich noch Entwicklungsgebiete finden liessen, weshalb der Welt Raum für die landwirtschaftliche und die industrielle Produktion erschlossen werden müsste.

Land dem Verkehrsfluss statt dem Meer abgerungen

In «Las Palmas», dem zweiten Ausstellungsort, und im angrenzenden ehemaligen Lagerhaus «Pakhuis Meesteren» werden sowohl realisierte Projekte als auch futuristische Visionen gezeigt. Das reicht von Bernard Tschumi's «Interface» im Flon von Lausanne, das die topografischen Höhendifferenzen zum Pièce de Résistance des Verkehrsflusses macht, über den «Wheel», der als riesiges horizontal gelagertes Speichenrad ausgebildete Verkehrsknotenpunkt in Shanghai von Arep (Aménagement Recherche Pôles d'échange) & FCADI, bis zu dem vom Moebius-Band inspirierte, als Strassen- und Parking-Endlosschlaufe konzipierte Wohn-, Geschäfts- und Bürohaus von NL Architekten in Amsterdam. Odile Decq inszeniert die «bewohnte» Autobahn in Nanterre, wo unter die Fahrbahn Baukuben eingehängt sind, das «Grüne Tischtuch» von dS + V in Rotterdam, das sich als ausgedehnte Grünzone über das Strassennetz spannt – statt das Meer trocken zu legen,

wird das Land dem Ozean der Infrastrukturen abgerungen. Der «City Lifter» von Caracas Think Tank verknüpft Flughafen, Bahnhof und Bus-Terminal mit Büros, Geschäften und kulturellen Einrichtungen und bildet die Fassade, Projektionsfläche künstlicher Welten, als Gegenentwurf zur umgebenden Landschaft aus (Bild 5).

Monolab entwirft sechs Typen von Infrabodies, mehrgeschossige Verkehrskreisel, die sich zu zylinderförmigen Türmen auswachsen, an die die Autobahnen mittels Prothesen andocken. Mit Baukörpern bestückt, beherbergen sie Büros, Wohnungen, Wellness, Swimmingpool und in der Kuppel ein Hotel.

Archi-Tectonics präsentieren «Flex City» für Manhattan, eine interaktive Umgebung, die es erlaubt, sensibel auf soziale («Social Flex») und ökonomische Faktoren («Econ Flex») – insbesondere den Börsenverlauf – zu reagieren. Horizontale Schichten definieren Büro- und Geschäftsräume, Türme beherbergen Wohnungen. «Flex Space» bringt Schulen, Spitäler und Läden unter, und «Green Flex» streut Pärke, alleengesäumte Straßen und Spielplätze ein (Bild 6).

Das Goethe-Institut, Rotterdam, hat mit dem Architekten Peter Haimerl «Zoomtown» geschaffen, die Vision einer europäischen Metropole.

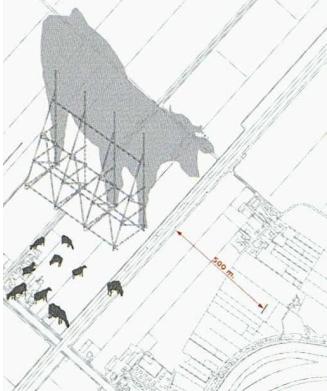
Fortsetzung Seite 10

Architekt: Frund Gallina Rey Architekten.
Dampfgarer: Bosch.

Mehr über unsere Hausgeräte bei Ihrem Fachhändler.
Oder bei Bosch:
Tel. 0848 888 200
Fax 0848 888 201
www.bosch-hausgeraete.ch

Die richtige Lösung

BILLBOARD



8

«Billboard»: Anlehnung an den Strip von Las Vegas und Referenz an Venturis «Ente»

9

Die «Torres de Satélite» von Luis Barragán im «Fadenkreuz» der Straßen im Nordwesten von Mexico City

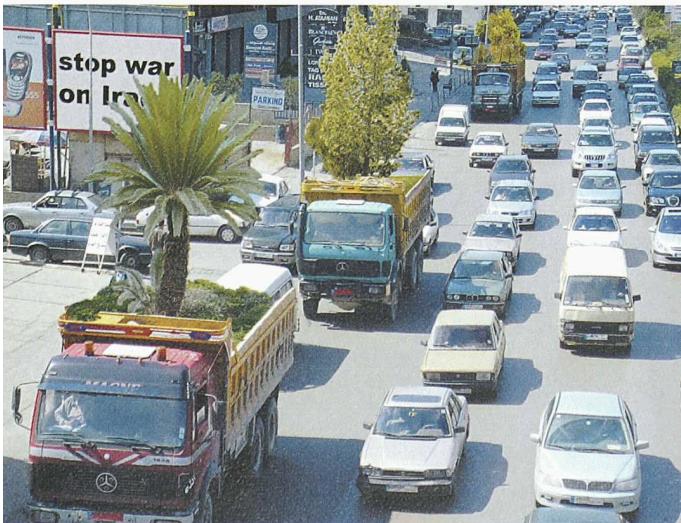
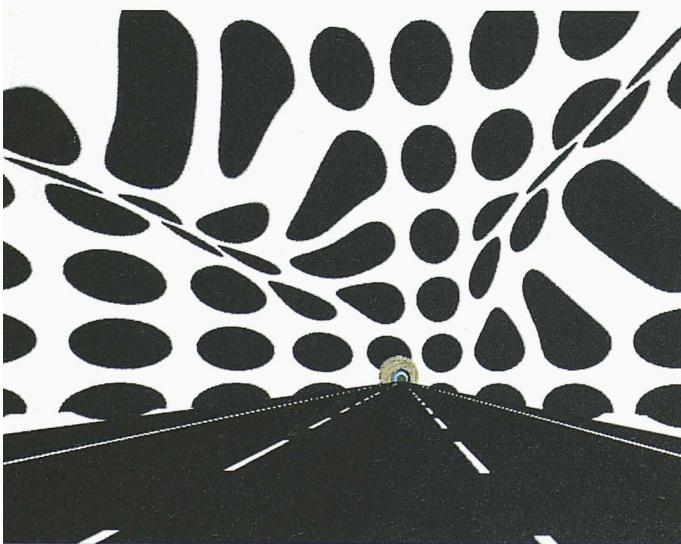
10

waxman ziehen den Blick mit den Mitteln der Op Art in die Tiefe

11

Fadi Sarieddine montiert mobile Gärten in die Straßen Beiruts

(alle Bilder: Biennale Rotterdam)



Ästhetik der Strasse

Maxwan fand die Antwort auf die Frage nach Baukörpern, die das Erlebnis Strasse nicht beeinträchtigen, in der Gestalt der «Trees», Ballons, die auf einer Stütze balancieren – grosse Volumen und geringe Standfläche (Bild 7).

Eine Anlehnung an den Strip von Las Vegas vermeint man in Henrik Sanders «Cartopia» zu erkennen, wo die Städte selbst als raumhaltige, vertikale und horizontale Schriftzüge ausgebildet sind, oder im «Horizon Project» von West 8, die eine überdimensionierte Kuh als «billboard» inszenieren (Bild 8).

Überhaupt sind der historischen Anleihen viele. Den Brennpunkt, den Barragan mit seinen Türmen in Mexico unerreicht akzentuiert hat, fokussieren waxman mit den Mitteln der Op Art (Bild 9, 10). Kevin Lynch – «man könnte sie (die Methode) analog zur Musik als melodisch bezeichnen» – wird von Mecanoo zitiert: «Indem man die Elemente Landschaft und Umgebung variiert, erreicht man eine Ästhetik wie die Kadenz in einem Musikstück.»

Es ist das Vorrecht einer Biennale, luxuriös ausstaffierte, attraktiv visualisierte Visionen zu präsentieren. Mindestens ebenso erfrischend ist aber im Zeitalter der Mobilität, wenn Fadi Sarieddine einem eine Mini-CD in die Hand drückt mit Bildern von «traffic-scape» (Bild 11): klappige Lastwagen in den verstopften Straßen Beiruts, deren Ladeflächen zu mobilen Gärten umfunktioniert wurden – (landscape-)architecture without architects.

Anmerkung

Die 1. Architekturbiennale im NAI und in Las Palmas / Pakhuis Meesteren in Rotterdam dauert bis am 7. Juli. Zahlreiche Begleitveranstaltungen ergänzen die Schau. Informationen finden sich unter www.1ab.nl.