

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 85 (1998)  
**Heft:** 6: Expo-Metropolen : Ausgestellte Städte = Villes exposées = Cities on exhibit

**Artikel:** Transformation zur Jahrtausendwende : Millennium Celebration  
**Autor:** Hagen Hodgson, Petra  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-64221>

### **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:** 13.01.2026

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



David Marks, Julia Barfield:  
Millennium Wheel

Von British Airways gesponsert, ist das rund 150 Meter hohe und damit grösste Riesenrad der Welt als Londons Gegenstück zum Pariser Eiffelturm gedacht, dem ursprünglich – wie nun dem Riesenrad – nur eine Lebensdauer von 5 Jahren zugestanden wurde. In mit Solartechnik belichteten und beheizten, futuristisch geschlossenen Kapseln können 920 Besucher während des 20 Minuten langen «Fluges» über die Skyline von London Erläuterungen zur Geschichte der Stadt und ihrem Weg in die Zukunft lauschen.

David Marks, Julia Barfield: Millennium Wheel. Sponsorisée par British Airways, cette grande roue haute d'environ 150 mètres est de ce fait la plus grande du monde; elle est pensée comme le pendant londonien de la Tour Eiffel qui, comme maintenant cette grande roue, n'était pas prévue pour durer plus de 5 ans. Pendant le «vol» long de 20 minutes au dessus de la silhouette de Londres, 920 visiteurs installés dans des nacelles fermées et dotées d'un éclairage et d'un chauffage futuristes à l'énergie solaire, peuvent écouter des explications sur l'histoire de la ville et son chemin vers l'avenir.

David Marks, Julia Barfield: Millennium Wheel. Sponsored by British Airways, the wheel is around 150 metres high and thus the biggest giant wheel in the world. It is intended as London's counterpart to the Eiffel Tower which, like the giant wheel, was originally granted a life span of only five years. 920 visitors can "fly" over London's skyline for twenty minutes in futuristically sealed capsules, lit and heated by solar energy, to the accompaniment of a spoken commentary on the city and its way into the future.

# Transformation zur Jahrtausendwende

Wie die Vorbereitungen zeigen, rührt London sein «Millennium» mit der ganz grossen Kelle an. Zur Jahrtausendwende feiert sich die Trendmetropole selber: Unter den Vorhaben finden sich ausser dem kolossalen «Dome» Verkehrsinfrastrukturen, Museen und Erneuerungsprojekte des öffentlichen Raums. Dabei werden der vernachlässigte Raum der Themse und deren Südufer zu einem eigentlichen Erlebnisraum stilisiert. Spektakuläre Einzelobjekte sollen ähnlich wie Mitterrands Grands Projets den unterprivilegierten Stadtteilen Impulse geben. In England lassen sich erstmals nach fünfzehn Jahren mit Architekturpolitik wieder Botschaften transportieren. Abzusehen bleibt, für wie lange und für welche Zwecke.

Comme en témoignent les préparatifs, Londres prévoit son «Millennium» en grand style. Pour le nouveau millénaire, la métropole en vogue veut se célébrer elle-même. En plus de son «Dome» colossal, l'entreprise prévoit des infrastructures pour la circulation, des musées et des projets de rénovation d'espaces publics. Dans ce contexte, la zone négligée de la Tamise et sa rive sud seront aménagées en véritable espace événementiel. Des édifices spectaculaires semblables aux Grands Projets de Mitterrand doivent donner une impulsion aux quartiers défavorisés de la ville. Pour la première fois en Angleterre depuis quinze ans, une politique architecturale redevient porteuse de messages: Il reste à savoir pour combien de temps et dans quels buts.



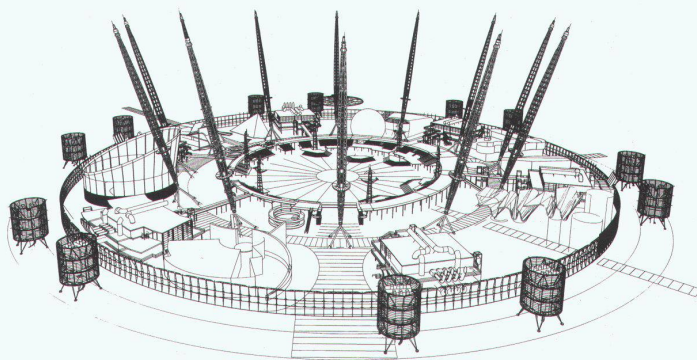
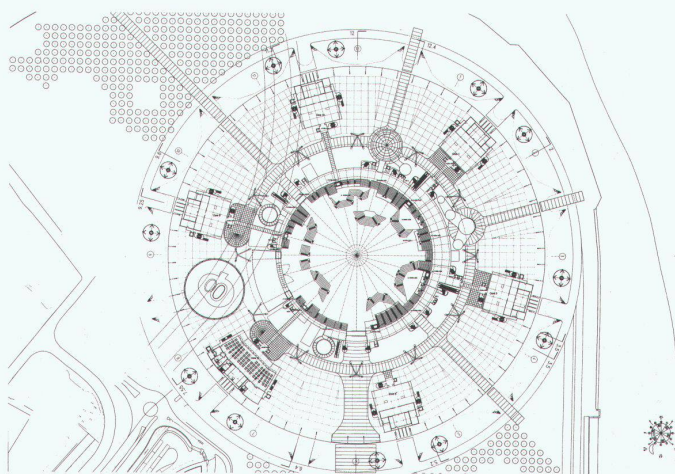
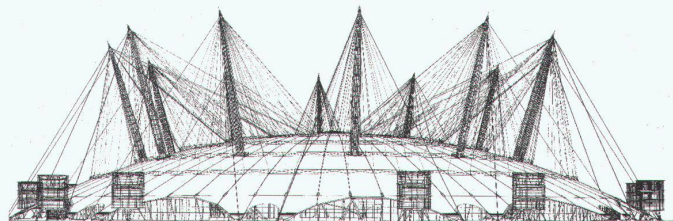
Foto: Grant Smith

As the preparations show, London intends to do things in grand style for its millennium celebration. As the millenary turns, the trendy metropolis is celebrating itself: in addition to the colossal Dome, plans include traffic infrastructures, museums and renewal projects for public space, whereby the neglected region of the Thames and its south bank will be stylised into a genuine adventure area. Spectacular isolated objects are intended to provide impetus for the under-privileged parts of the town, rather like Mitterand's Grands Projets. For the first time in fifteen years, England's architecture is set to convey a message. How long and for what purpose remains to be seen.

Am Anfang war eine vage Idee: der Wunsch, das Millennium in Grossbritannien mit einem grossen Fest zu feiern. Es sollte der Nation nach den bitteren sozialen Kämpfen der Thatcherzeit, nach der tiefen, langanhaltenden Rezession der 90er Jahre und zur Zeit der grauen Major-Ära endlich wieder ein Gefühl von Einheit und Zugehörigkeit, Aufbruch und Zuversicht vermitteln und der Welt veranschaulichen, dass Grossbritannien längst nicht mehr ein krankes Land Europas ist, sondern wieder zu den führenden Nationen der Welt gehört. Dazu verpflichtete die Tradition. 1851 hatte Königin Victoria in James Paxtons legendärem Londoner «Crystal Palace», das in die Architekturgeschichte als «Verwirklichung eines neuen Baugedankens»<sup>1</sup> eingegangen ist, die erste internationale Weltausstellung eröffnet. Das Bauwerk war wegen seiner gläsernen Hülle und seiner innovativen Konstruktion, die aus unzähligen, seriell vorgefertigten Einzelteilen zusammengesetzt war, Symbol des Glaubens an die Industrie und Zeichen des Mutes und Unternehmergeistes des viktorianischen Zeitalters. Genau hundert Jahre später, im Jahre 1951, veranstaltete das Inselreich das «Festival of Britain», das nach den harten Jahren während des Zweiten Weltkriegs als «Tonikum für die Nation» dienen sollte und im klassenbewussten Land die Errungenschaften des Wohlfahrtsstaates mit seiner Ideologie des Egalitarismus, Sozialismus und dem Nationalisierungsprogramm zelebrierte. Das Festival von damals transformierte eine heruntergekommene, vom Krieg heimgesuchte Industriebrache in eine Kulturstätte von Weltrang: das South Bank Centre. 1951 freilich wurde dort zunächst nur die Royal Festival Hall – das Herzstück der Feierlichkeiten, umringt von temporären Strukturen – als permanentes Bauwerk errichtet, nach dem Entwurf des London County Council Architect's Department.<sup>2</sup> Denn dem demokratisch-sozialistischen Geist der Zeit entsprechend und im Gegensatz zum Star-Architektenkult unserer Zeit, arbeiteten damals viele gute Architekten als Team für den Staat und hoben ihre Eigenleistungen nicht gerne hervor. Die Show von 1951 hatte massgeblich Einfluss auf die Richtung, die die britische Architektur und Stadtplanung in den kommenden Jahren einschlagen sollten. Erstmals wurden hier dem breiten Publikum die Ziele und ästhetischen Vorstellungen des Neuen Bauens als moderne Form des Lebens vorgestellt und angepriesen.<sup>3</sup>

### Gemeinschaft der Superlative

Auch die britische Feier des Millenniums wird ihre unverwischbaren Spuren im architektonischen Raum Grossbritanniens hinterlassen – wenngleich sie in einem politisch und kulturell völlig anderen Klima erwachsen ist. Im Gegensatz zu den früheren Feiern, die reine Ausstellungen im traditionellen Sinne waren und an einem konkret



Richard Rogers:  
Millennium Dome

definierten, konzentrierten Ort stattfanden, wird heute überall im Land an den verschiedensten Millennium-Projekten gebaut – ein Ausdruck der Dezentralisierungstendenzen im digital vernetzten Zeitalter. London freilich ist zum Zentrum der Feierlichkeiten erkorren worden mit Richard Rogers' inzwischen schon legendärem, weil zu Recht und zu Unrecht viel kritisiertem «Dome», gedacht als eigentlicher Mittelpunkt des Millennium-Projekte-Gestirns. Dieses setzt sich aus einer Vielzahl von Bauvorhaben – von kleinsten Eingriffen bis hin zu grösseren Neubauten – zusammen, die in irgendeiner Weise der Allgemeinheit zugute kommen und bis zum Jahr 2000 fertiggestellt sein sollen. Das sind beispielsweise Radfahrer- und Fusswege, die Einrichtung oder Wiederherstellung von Parkanlagen, aber ebenso der Bau von Brücken, Freizeitanlagen, Einrichtungen für die Erziehung und etwa die Renovierung oder der Neubau von Gemeinschaftszentren, öffentlichen Räumen und Stätten der Kultur. Eines der spektakulärsten Projekte ausserhalb Londons ist Nicholas Grimshaws Eden-Projekt in Cornwall, das sich wie ein gläserner Regenwurm durch die Hänge in Cornwall ziehen und einmal das grösste Gewächshaus der Welt sein wird.<sup>4</sup> Praktisch alle Projekte sind kleinere oder grössere Einzelmassnahmen, Einzelobjekte, also keine grossangelegten Gesamtplanungen. Aufgrund ihrer Natur als Bauten für die Gemeinschaft fungieren sie jedoch bisweilen als Katalysator für die Regenerierung und Reorganisation ganzer Stadtviertel. Das Thema definiert sich dabei als ein Einfügen moderner Bauwerke in ein bestehendes städtisches Gefüge, ohne dieses zu zerstören. Auf der Schwelle zum dritten Jahrtausend geht es – folgt man den britischen Millennium-Projekten – nicht um radikalen Kahlschlag und visionäre Utopien, sondern darum, Bestehendes mit Neuem zu verknüpfen, die ureigenen Qualitäten eines gewachsenen Ortes durch gezielten Neubau zu stützen und ihn mit neuem Leben zu füllen.

Tatsächlich hat niemand vorhergesehen, zu was für einem Impetus für Architektur und Städtebau die ursprünglich vage Idee der Millennium-Feier inzwischen geworden ist – und das auf mehreren Ebenen. Zum einen hat sie mit dazu beigetragen, dass das einst von Margaret Thatcher so gerne in den Mund genommene Diktum «value for money» inzwischen neu interpretiert wird. Zu Thatchers Zeiten bedeutete es einfach nur «so billig wie möglich» und hat denn auch in den britischen Städten und der Architekturszene böse Narben hinterlassen. Denn der letzte britische Bauboom während der 80er Jahre, der zur Hauptsache auf spekulativem Bürobau beruhte, war von zumeist höchst zweifelhafter architektonischer Qualität. Heute, nach Überwindung der Rezession und gekoppelt mit den zahlreichen Millennium-Projekten, die sich landauf, landab konkre-



#### Anmerkungen

1 S. Giedion: Raum, Zeit, Architektur. Zürich 1978, S. 181

2 Unter der Leitung von Robert Matthew und Leslie Martin

3 Im Gegensatz zu Kontinentaleuropa hatte die Moderne in Grossbritannien bis dahin noch kaum Fuss gefasst. Gordon Cullens einfluss-

reiches Buch «Townscape» aus dem Jahr 1954 entstand ebenfalls in diesem Zusammenhang und bestimmte in den kommenden Jahren das pittoreske planerische Denken in Grossbritannien.

4 Vgl. «Werk, Bauen+Wohnen» 1/2, 1997, S. 44–45

Chris Wilkinson:

South Quay Footbridge

Foto: Morley von Sternberg

Luftbild mit Modell des Domes und möglicher angrenzender Bebauung. Der Dome befindet sich auf derselben Höhe wie der Bürokomplex Canary Wharf.

▷ Vue aérienne avec maquette du Dome et des constructions voisines envisageables. Le dôme se situe au droit du complexe de bureaux Canary Wharf. ▷ Aerial view with a model of the Dome and possible adjoining development. The Dome is on the same level as the Canary Wharf office complex.

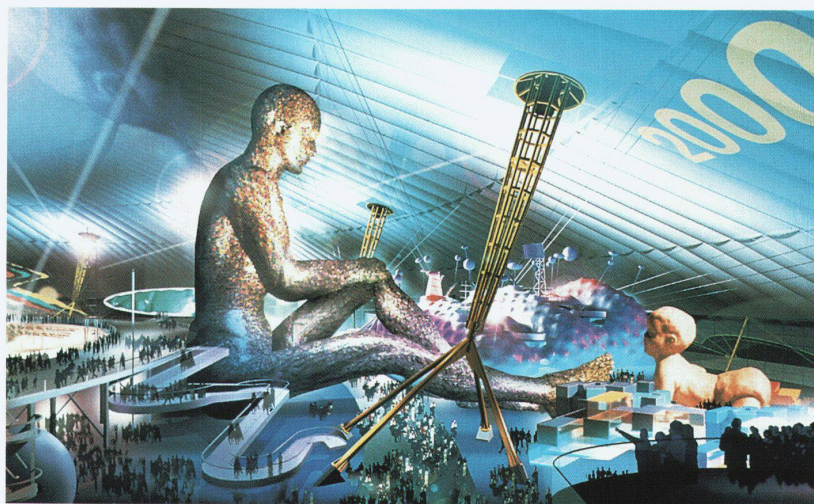
Foto: NMEC/Hayes Davidson/Chorley Handford



Richard Rogers:  
Millennium Dome,  
Innenperspektive

Mit dem Dome wollen die Briten dem Ende des Industriezeitalters ein ebenso spektakuläres Zeichen setzen wie einst 1851 seinem Beginn mit dem Kristallpalast. Er wird nach seiner Vollendung das grösste Zelt der Welt sein und das alte Thema der «Container-Architektur» neu stellen. Der Dome ist bis zu 50 m hoch, hat einen Durchmesser von 364 m und eine Grundfläche von über 80 000 m<sup>2</sup>, die mit teflonbeschichtetem, weissem Glasfasergewebe überspannt ist, das mit Hilfe eines zentralen Kabelringes an zwölf 100 m hohen, mit mehr als 70 km Kabeln gesicherten, ausragenden gelben Stahlgittermasten hängt. Es handelt sich hier um eine im Prinzip relativ einfache Konstruktion, beachtenswert ist der eigentliche Akt des Bauens. Direktes Tageslicht erhält der riesige Innenraum nur durch das gläserne Band, das den Dome auf der Eingangshöhe umläuft. Ursprünglich waren anstatt des Domes 12 Pavillons geplant gewesen, doch einigte man sich dann auf die alles umfassende «superstructure», als angemesseneres Volumen für den Ort. Zugleich werden die Einbauten dreidimensional erlebbar, können weniger aufwendig konstruiert werden, und die Besucher sind das ganze Jahr hindurch vor dem Wetter geschützt. Die scharfe Kritik am Dome entzündete sich an der umweltfeindlichen PVC-Beschichtung des Tuches, die dann gegen eine langlebigere Teflonbeschichtung umgetauscht wurde; an den steigenden Kosten, die sich inzwischen auf 758 Millionen Pfund belaufen (knapp die Hälfte kommt aus Lotteriegeld, der Rest von Sponsoren und dem Eintrittsgeld) und mit denen viele

Briten lieber Krankenhäuser und Obdachlosenheime gebaut hätten; und ganz allgemein am Sinn und Zweck des Bauwerks und seiner zukünftigen Verwendung. Inzwischen mokiert man sich über das konkretere werdende Konzept der eigentlichen Ausstellung, wofür der für den Dome zuständige Minister Peter Mandelson zur Inspiration extra nach Florida zu Walt Disney flog. Die Ausstellung im Zelt, die britische Kreativität und Technologie zelebrieren soll, läuft unter dem Titel «Time to make a difference» und ist in 13 verschiedene Zonen eingeteilt, die sich um eine über-grosse zentrale – und bisher noch funktionslose – Piazza zwischen festinstallierten Service-Einheiten mit Toiletten und Restaurants aus Glas und Stahl gruppieren. Sie sitzen wie grosse Eier unter dem diffusen Licht durchlassenden Dach, und zwar gerade dort, wo die Spannkabel die Höhe beschränken. Die Zonen laufen unter Themengruppen wie «Who we are», «What we do» und «Where we live», die sich ihrerseits in 13 Teilbereiche wie etwa «The Mind», «The Body Zone», «Spirit Level», «Dreamscape», «Serious Play» und «Time to talk» unterteilen. Das meiste ist noch «top secret». Sie sind im allgemeinen von mehr oder weniger obskuren Gesellschaften für Kommunikation entworfen worden, drei von Architekten: Zaha Hadid, Eva Jiricna und MUF Architects. ▷ Richard Rogers: Millennium Dome, perspective d'intérieur. Avec le Dome, les Britanniques veulent marquer la fin du siècle industriel par un signe aussi spectaculaire que celui du Palais de Cristal qui, jadis, marqua son début en 1851. Après achèvement, il s'agira de la plus grande construction en tente du monde. Ce dôme gigantesque reprend, sous une forme nouvelle, le vieux thème de «l'architecture-



containers». La hauteur du dôme atteint 50 m, son diamètre est de 364 m et sa surface au sol de 80 000 m<sup>2</sup>. Un tissu blanc en fibre de verre enrobé de téflon le recouvre; le tout est tenu par un anneau central suspendu à douze mâts inclinés en treillis d'acier, hauts de 100 m, de couleur jaune, assurés par plus de 70 km de câbles. En principe, il s'agit d'une construction relativement simple, mais son montage est ici remarquable. La lumière ne pénètre directement l'espace intérieur que par la bande vitrée qui cerne le dôme au niveau de l'entrée. Initialement, on avait prévu douze pavillons à la place du dôme, mais on se mit finalement d'accord sur une «superstructure» unique donnant un volume mieux approprié au lieu. Par ailleurs, les éléments intérieurs deviennent des événements en trois dimensions, ils peuvent être construits à moindre coût et les visiteurs sont protégés des intempéries durant toute l'année. Le dôme donna lieu à de véhém-

tes critiques dirigées contre l'enrobage en PVC nocif à l'environnement (on le remplaça par un film en téflon plus stable), contre l'accroissement des coûts qui atteignent actuellement 758 millions de livres (une faible moitié provient des recettes de loteries, le reste de sponsors et des droits d'entrée); avec cette somme, les Anglais auraient préféré voir se construire des hôpitaux et des foyers pour les sans-logis. Plus généralement, on doute entre-temps du sens et de la finalité de l'ouvrage, ainsi que de son utilisation future. Actuellement, on ironise sur le concept de l'exposition qui se concrétise et pour lequel Peter Mandelson, ministre responsable du dôme, s'est rendu spécialement en Floride pour s'inspirer de Walt Disney. L'exposition sous la tente qui doit célébrer la créativité et la technologie britanniques est intitulée «Time to make a difference» et se divise en 13 zones différentes se développant autour d'une piazza centrale surdimensionnée – jusqu'à présent sans

fonction – et entre des noyaux de service fixes construits en verre et acier qui abritent toilettes et restaurants. Ils sont implantés comme de grandes coquilles dans la lumière diffuse que distribue le toit, précisément là où les câbles limitent la hauteur. Les zones sont consacrées à des groupes de thèmes comme «Who we are», «What we do» et «Where we live»; chacune d'elles se subdivise en treize zones partielles comme p.ex. «The Mind», «The Body Zone», «Spirit Level», «Dreamscape», «Serious Play» et «Time to talk». La plupart d'entre elles sont encore «top secrets». Elles sont en général projetées par des sociétés de communication plus ou moins obscures, sauf trois dues à des architectes: Zaha Hadid, Eva Jiricna et MUF Architects. ▷ Richard Rogers: Millennium Dome, interior perspective. With the Millennium Dome, Britain plans to mark the end of the industrial era as spectacularly as it marked its beginning in 1851 with the Crystal Palace.

# Future Systems: Ponton-Fussgängerbrücke

Die Brücke verbindet zwei massstäblich völlig unterschiedliche Ufer: den hochaufragenden, massigen Canary Wharf-Bürokomplex mit den im Vergleich fast wie Puppenhäuser wirkenden Lagergebäuden aus dem 19. Jahrhundert von West India Quay. Für die 1997 eingeweihte Brücke gab es dreierlei Bedingungen: Sie sollte visuell so wenig wie möglich das Umfeld stören, die Ufer so wenig wie möglich belasten und hochziehbar sein. Future Systems entwickelten daraus das Konzept der Ponton-Brücke, mit der sie die Horizontalität des Wassers interpretierten, anstatt mit der Vertikalität der umgebenden Bebauung zu konkurrieren. Die Pontons sind an im Wasserbett liegenden Gewichten verankert, um die Schwingungen beim Überqueren der Brücke auf ein Minimum zu halten. Alle Teile der Brücke sind so gefertigt, dass sie offsite zusammengesetzt und in zwei Teilen per Schiff zu ihrer endgültigen Position gezogen werden konnten. Das gebogene Geländer verhindert das Übersteigen der niedrigen Brückenbrüstung und verleiht der Brücke zugleich ihre ureigene skulpturale Gestalt.

▷ Future Systems: Passerelle pour piétons sur pontons. Ce pont relie deux rives totalement différentes par l'échelle: le Canary Wharf – complexe de bureaux vertical et massif – en regard duquel les entrepôts du 19<sup>e</sup> siècle du West India Quay ressemblent à des maisons de poupées. Pour ce pont inauguré en 1997, trois conditions étaient

posées: optiquement, il devait gêner le moins possible le milieu environnant, prendre aussi peu appui que possible sur les berges et pouvoir s'ouvrir. Future Systems développa pour ce faire un concept de pont sur pontons qui exprime l'horizontalité de l'eau au lieu de concurrencer la verticalité des constructions riveraines. Afin de limiter au minimum les vibrations lors de la traversée du pont, les pontons sont ancrés à des poids reposant sur le fond du lit fluvial. Toutes les pièces

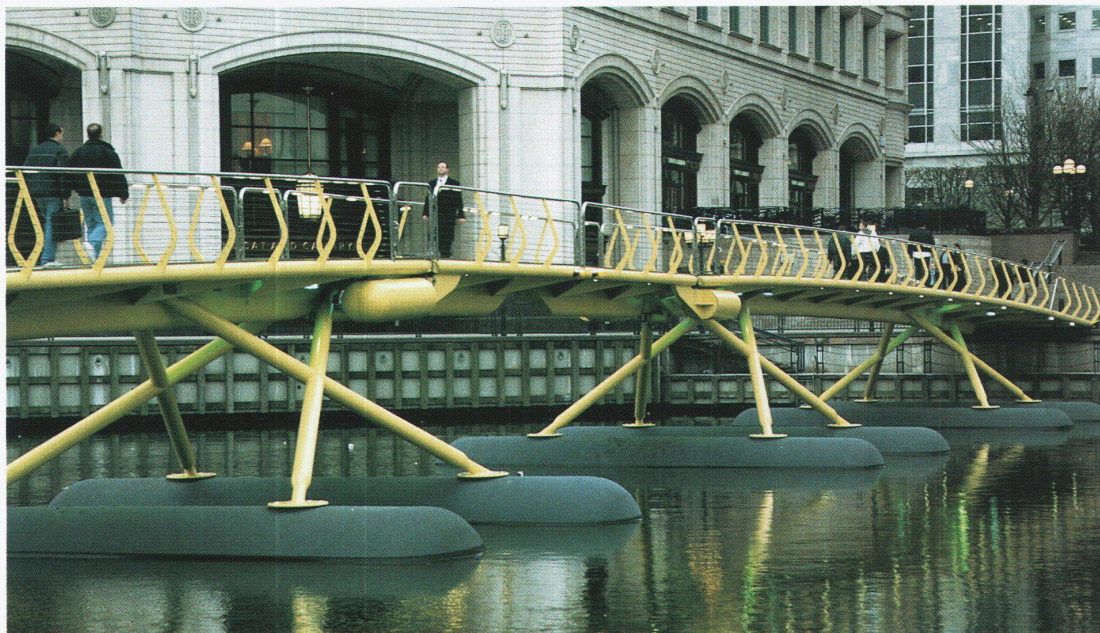
du pont ont été préfabriquées en dehors du site et amenées par bateau en deux parties jusqu'à leur position définitive. Le garde-corps courbé empêche que l'on franchisse le parapet plus bas du pont; en même temps, il confère à l'ouvrage sa forme sculpturale bien particulière.

▷ Future Systems: Pontoon Footbridge. The bridge unites two river banks on completely different scales: the huge, high towering Canary Wharf office complex and the – by comparison – almost doll's

house-like warehouses of West India Quay from the 19th century. For the bridge, which was inaugurated in 1997, there were three conditions to be fulfilled: minimum visual disturbance of the surroundings, minimum burdening of the river bank, and construction permitting opening and closing. Future Systems developed the concept of a Pontoonbridge, which interprets the horizontality of the water rather than competing with the verticality of the surrounding buildings. The pontoons are an-

chored to weights on the river bed in order to keep the vibrations to a minimum when the bridge is crossed. All parts of the bridge are designed to be assembled off-site and tugged in two parts to their final position by boats. The curved railings prevent people from climbing over the low parapet, at the same time lending the bridge its original sculptural appearance.

Foto: P. Hagen Hodgson



Once finished, the Dome will be the world's biggest tent, taking up the old theme of "container architecture". Up to 50 m high, the Dome has a diameter of 364 m and a surface area of over 80 000 m<sup>2</sup> covered with white, Teflon-coated glass fibre fabric which, with the help of a central cable coil, is suspended by twelve 100 m tall projecting yellow steel braced masts secured by over 70 m of cable. In principle, this is a comparatively simple construction; the remarkable aspect is the actual act of construction. Daylight enters the huge interior only through a band of glass which encircles the Dome on the entrance level. Originally, 12 pavilions were planned instead of the Dome, but agreement was finally reached on an all-embracing "superstructure" which was considered appropriate to the site. At the same time, the built-in installations will have a three-dimensional impact and cost less to construct, protecting visitors from the weather all the year round.

The harsh criticism of the Dome was sparked off by the environmentally harmful PVC coating of the fabric which was subsequently changed to a longer-living Teflon coating, by the increasing cost which has risen to 758 million pounds (nearly half of which comes from lottery money and the rest from sponsors and admission money) and which many Britons would rather see used for building hospitals and accommodation for the homeless, and in general by the sense and purpose of the building and its future use. Now that the actual exhibition, for which the responsible minister Peter Mandelson gained his inspiration from a special visit to Disney World in Florida, is starting to take on a concrete form, it is the subject of a good deal of disparagement. The exhibition in the tent, which is intended as a celebration of British creativity and technology, is entitled "Time to make a difference" and consists of 13 different zones grouped around an over-sized cen-

tral – and hitherto functionless – piazza between fixed installations of service units with toilets and restaurants made of glass and steel. They sit there like huge eggs under the diffuse light from the roof, at the very point that the height is limited by the tension cables. The zones are entitled "Who we are", "What we do", and "Where we live" and subdivided up into 13 parts devoted to themes such as "The Mind", "The Body Zone", "Spirit Level", "Dreamscape", "Serious Play", and "Time to Talk". Most of it is still "top secret". Generally speaking, the sectors are designed by more or less obscure societies for communication, yet three of them are by architects: Zaha Hadid, Eva Jiricna and MUF Architects.

tisieren, ist plötzlich wieder gutes Design gefragt, denn man hat inzwischen gelernt, dass sich architektonische Qualität längerfristig bezahlt macht. Zugleich hat sich die Art der Aufträge von spekulativen Bürobauten auf Bauten für die Gemeinschaft verlagert, einschliesslich zahlloser Verkehrsbauwerke für Transport und Kommunikation. Während auf dem Kontinent in den letzten Jahrzehnten ein regelrechter Museumsbau-Boom stattgefunden hat, gab es in Grossbritannien beispielsweise nur ganz wenige nennenswerte Museumsneu- bzw. -erweiterungsbauten. Zurzeit entstehen in Zusammenhang mit dem Millennium allein in London gleich zwei bedeutende Museumsneubauten: Daniel Libeskind's zackiger Erweiterungsbau des Victoria & Albert Museums und die neue Tate Gallery, die Herzog & de Meuron ungemein sensibel und klar gedacht in die umfunktionierte Bankside Powerstation bauen. Selbst das traditionsreiche British Museum wagt sich nach dem Auszug der British Library in den ominösen Neubau von Colin St. John Wilson an eine Freilegung der «Great Court» unter einem von Norman Foster entworfenen feingliedrigen Glasdach. Mit dem neuen Bewusstsein für Qualität ist plötzlich auch wieder die etablierte Garde der Moderne, ja selbst die Avantgarde gefragt. Sichtbarstes Zeichen dafür ist, dass der Hightech-Veteran Richard Rogers, der mit dem Centre Pompidou einst neue Massstäbe setzte, das Herzstück der Feierlichkeiten, den «Dome», entwirft, der als Meilenstein Englands neuen Optimismus und seinen Wiederaufstieg und Führungsanspruch unter den Nationen der Welt transportieren soll. Jahrelang konnten Architekten wie Norman Foster, Richard Rogers, David Chipperfield und Nicholas Grimshaw in Grossbritannien kaum etwas bauen. Auch die jüngere britische Architektengeneration mit Alsop & Störmer, Ian Ritchie oder Zaha Hadid musste den Weg über das Ausland gehen, um bauen zu können und bekannt zu werden. Gefragt waren die von Prince Charles unterstützten Traditionalisten, die die gesellschaftlichen Veränderungen, die Ängste und Unsicherheiten der Menschen am Ende des 20. Jahrhunderts aufzufangen suchten, indem sie ihre Bauwerke in vorzugsweise klassizistische Gewänder hüllten und die Formen der Vergangenheit als leere Schablonen, weil ohne deren Inhalte, reproduzierten.<sup>5</sup> Noch 1991 feierte Charles Jencks selbstbewusst die «Post-Modern Triumphs in London»<sup>6</sup>. Heute erhalten auch Architekturbüros wie Future Systems, Lifschutz Davidson, Chris Wilkinson und David Marks Julia Barfield Architects Aufträge in ihrem Mutterland. Und für die immer noch umkämpfte Ausgestaltung des übergrossen Bauches des Millennium-Domes kommen sogar ganz junge, kaum bekannte Architekten wie MUF Architects zum Zuge. Diese Hinwendung zur Moderne erfolgte nicht erst seit Blairs jugendfrischem Bild von «cool Britannia», auch wenn dieser sich nun gerne damit schmückt. Initiatoren des Millennium-Spektakels waren die Konservativen. Schliesslich ist mit den Millennium-Projekten zugleich die Kultur des Wettbewerbs in Grossbritannien wieder aufgelebt, an der sich auch ausländische Architekten vermehrt beteiligen dürfen und damit das architektonische Leben der Insel befruchten helfen. Denn die meisten Millennium-Projekte sind aus Wettbewerben hervorgegangen.

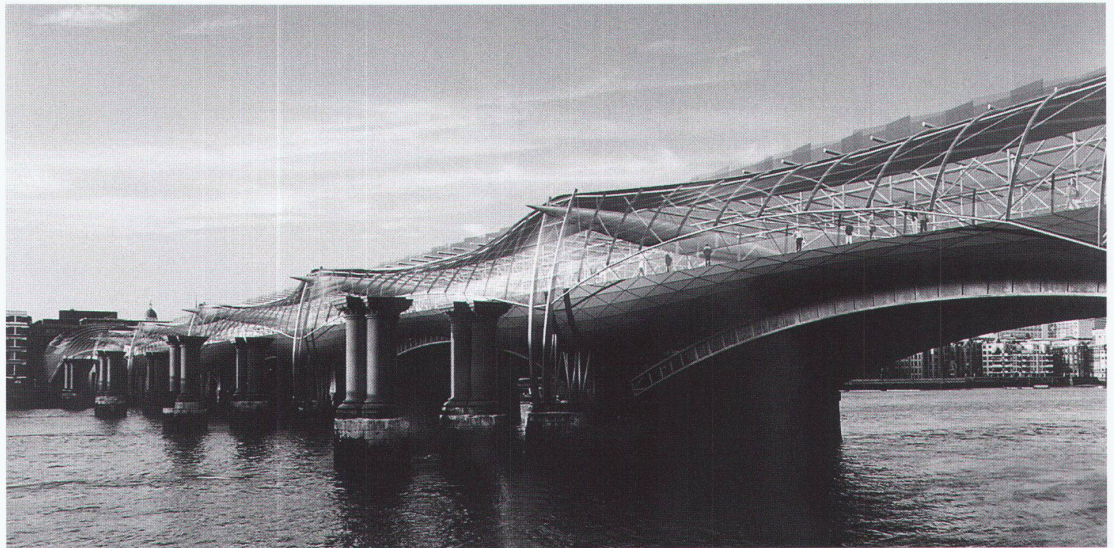
Ins Rollen kam dieser gesellschaftlich-kulturell relevante Rausch des Bauens letztendlich mit dem 1993 von der Konservativen Partei verabschiedeten Lottery Act, der eine ganze Lawine aufgestauter Kreativität freigesetzt hat. Sinn und Zweck der Einführung einer nationalen Lotterie war die Beschaffung von Geldern ohne steuerliche Mehrbelastung für fünf vom Parlament festgelegte «gute Zwecke», die sich aus den Kategorien «Kunst», «Sport», «Wohltätigkeit», «historisches Erbe» und «Feier des Millenniums» zusammensetzen. In der Hoffnung auf einen ordentlichen Gewinn hat dieses zweimal pro Woche stattfindende Zahlenspiel Millionen von Bürgerinnen und Bürgern zum Mitmachen mobilisiert. Denn die Hälfte der Lotteriegewinne gehen an Preisgelder, ein grosser Teil der verbleibenden Hälfte aber wird auf die fünf guten Zwecke verteilt. Damit war ein von der Gesamtbevölkerung akzeptiertes Instrument gefunden worden, das enorme Summen zu aktivieren vermochte, die seither insbesondere bewusst für bauliche Massnahmen eingesetzt werden. Es liest sich wie ein Paradox, dass zu einem Zeitpunkt, in dem noch nie so wenig Geld von der öffentlichen Hand für kulturelle Zwecke ausgegeben wurde, plötzlich gewaltige Summen eben dafür vorhanden sind. Eigentlich ist damit die Lotterie zum neuen Kulturministerium aufgestiegen. Die staatlich eingesetzte Millennium Commission, welche die direkt dem Millennium zugeordneten Gelder verteilt, hat bisher über eine Milliarde Pfund an rund 190 Projekte in ganz Grossbritannien verteilt. Dazu kommen enorme Summen aus den vom Arts Council verteilten Geldern der Lotteriekategorie «Kunst» und aus der Kategorie «historisches Erbe». Entscheidend ist, dass nie das gesamte Projekt finanziert wird, sondern zugleich immer auf Partnerschaft (zum Beispiel mit den zuständigen Gemeinden) und Sponsoring gesetzt wird. Damit lassen sich nicht nur mehr Projekte unterstützen, sondern es wird auch gewährleistet, dass ein enger Kostenrahmen eingehalten wird. Zugleich bietet es einen vermehrten Anreiz für die Antragsteller, die kulturelle und gesellschaftliche Relevanz sowie die funktionelle und ästhetische Qualität eines Projektes zu beweisen – zumal es in scharfer Konkurrenz mit zahllosen anderen Projekten steht.

### **Londoner Transformationen: die Wiederentdeckung der Themse als öffentlicher Raum**

Im Herzen der britischen Hauptstadt finden derzeit besonders einschneidende bauliche Transformationen in Zusammenhang mit dem Millennium statt, die das städtische Gefüge neu definieren. Wie an einem langen Faden aufgereichte Perlen konzentriert sich der Stadtumbau mit seinen identitätsstiftenden «Highlights» im wesentlichen entlang der Themse von South Bank bis Greenwich, wo der Dome aufgeschlagen wird. Vor allem schliesst er den Fluss, dem London seinen Ursprung verdankt, nach jahrzehntelanger Vernachlässigung als bedeutendes städtebauliches Glied mit ein. Als Arbeitsplatz und Transportweg wird die Themse heute kaum noch genutzt. Da, wo sich einst die Viktorianer an den Ufern des Wassers tummelten, rauscht seit den fünfziger Jahren der Verkehr auf einer vierspurigen Schnellstrasse dahin, während auf der Südseite beispielsweise die

<sup>5</sup> Vgl. P. Hagen Hodgson: Geschichtsverdrängung. In: «Werk, Bauen+Wohnen» 4, 1989, S. 56

<sup>6</sup> Vgl. die ganze Nummer von AD 1991 und die begleitende Ausstellung in London



**Alsop & Störmer:**  
Entwurf für Blackfriars Station

Die Idee, die Blackfriars Station für die Bahnlinie Thameslink 2000 als doppelköpfigen Bahnhof auf die Brücke über das Wasser zu verlegen, um damit zu ermöglichen, dass Passagiere sowohl von der Süd- wie auch von der Nordseite die Züge besteigen können, kam ursprünglich einmal von Terry Farrell. Mit dem Einzug der neuen Tate Gallery in die Bankside Powerstation genau gegenüber der St. Pauls-Kathedrale und in unmittelbarer Nähe der City hat sich die Auseinandersetzung mit dem Thema der Flussüberque-

rung an dieser Stelle intensiviert. In Alsops neuem Entwurf bietet ein dramatisch geschwungenes Glasdach Wetterschutz für Passagiere und Einbauten. Der neue Bahnhof lässt sich mühelos mit dem geplanten ICA (Institute of Contemporary Art) verbinden.

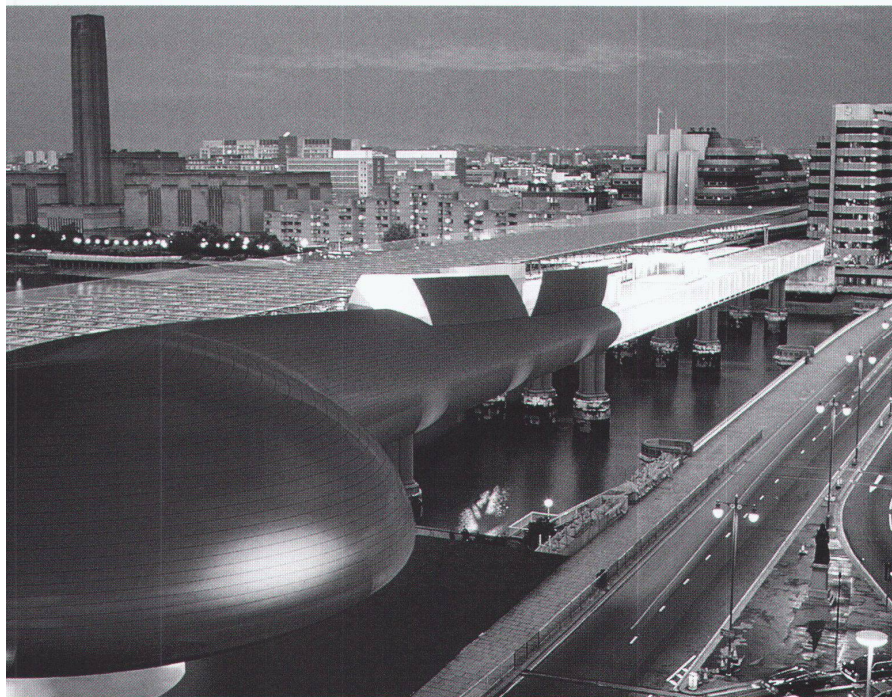
▷ Alsop & Störmer: Projekt für die Blackfriars Station. L'idée d'installer la station Blackfriars de la ligne ferroviaire Thameslink 2000 sous la forme d'une gare à double direction sur un pont fluvial, ce qui permet aux voyageurs d'accéder aux trains du côté sud comme du côté nord, appartient initialement à Terry Farrell. Avec l'arrivée de la nouvelle Tate Gallery côté Bankside Power-

station, exactement en face de la cathédrale St. Paul et à proximité immédiate de la City, on a dû étudier de très près le thème de la traversée du fleuve à cet endroit. Dans le nouveau projet d'Alsop, une toiture en verre à la courbe dramatique protège les voyageurs et les éléments bâtis des intempéries. La nouvelle station peut s'allier sans difficulté au projet ICA (Institute of Contemporary Art).

▷ Alsop & Störmer: Design for Blackfriars Station. The idea of moving Blackfriars Station for the Thameslink Line 2000 as a double direction terminal station on the bridge over the water, thereby enabling passengers to reach the trains from both

the south and north side, was originally conceived by Terry Farrell. With the arrival of the new Tate Gallery in Bankside Power Station exactly opposite St. Paul's Cathedral and in the immediate vicinity of the City, the discussion on the theme of crossing the water at this point became more urgent. In Alsop's new design, a dramatically curved glass roof provides cover for passengers and installations. The new railway station can easily be connected with the planned ICA (Institute of Contemporary Art).

Foto: Roderick Coyne



**Alsop & Störmer:**  
Entwurf für das ICA (Institute of Contemporary Art)

Für Alsop symbolisiert die Idee, ein Institut für Kunst (und den nebenan gelegenen Bahnhof) auf eine Brücke über den Fluss zu bauen, wie sich die Stadt – verstanden als ein ständig im Wandel begriffener Organismus – entsprechend den Bedürfnissen und Nutzungsvorstellungen der Bewohner ständig reorganisiert und reorientiert. Für ihn bedeutet diese Verlagerung von zwei städtischen Funktionen auf das Wasser die Formulierung eines neuen Stadtplatzes, dessen Mittelpunkt der Fluss selber beschreibt.

▷ Alsop & Störmer: Projekt pour le ICA (Institute of Contemporary Art). Pour Alsop, construire un institut d'art (et la gare qui l'accompagne) sur un pont enjambant le fleuve,

symbolise l'idée d'un organisme en évolution incessante qui, tel une ville, se réorganise et se réoriente en permanence selon les besoins et les utilisations demandées par les habitants. Pour lui, ce transfert sur l'eau de deux fonctions urbaines signifie exprimer une nouvelle place urbaine dont le point central est décrit par le fleuve lui-même.

▷ Alsop & Störmer: design for the ICA (Institute of Contemporary Art). For Alsop, the idea of building an institute of art (and the adjoining railway station) on a bridge over the river symbolises the way that the town – seen as a constantly changing organism – is constantly reorganised and reorientated according to the needs and uses of the inhabitants. He sees this transfer of two urban functions onto the water as the formulation of a new city space with the river itself as its centre.

Foto: Roderick Coyne

Ufergestaltung vor dem South Bank Centre zu einem verdreckten, unsicheren Ort verkommen ist. Wie zähes Blei windet sich die braune Brühe – ihrer Aufgaben und Möglichkeiten zusehends entledigt – durch die Stadt. Nun aber wird das angegangen, was Richard Rogers schon lange propagiert. Spätestens in seinem Buch «A New London» von 1992 schrieb er ganz unmissverständlich: «Wenn London revitalisiert werden soll, dann ist die Themse der Ort, an dem man beginnen muss.»<sup>7</sup> Er definierte den Fluss nicht nur wieder als naturgegebenen Transportweg, Arbeitsplatz und Tourismusattraktion, sondern vor allem auch als öffentlichen Raum. Letztendlich bedeutet dies eine neue Definition der Beziehung zwischen Wasser und Stadt. Zugleich geht es darum, die uralte trennende Eigenschaft des Flusses, die Nord- und Süd-London seit Jahrhunderten in zwei wenn zwar nicht geographisch, so doch wahrnehmungsmässig weit voneinander entfernte Hälften teilt, zu überwinden. Zwar gibt es nach wie vor weder eine für ganz London zuständige Transportbehörde<sup>8</sup> noch eine einheitliche, bindende Strategie für die Belebung und Nutzbarmachung des gesamten Flussverlaufs<sup>9</sup>, doch zeugen die zahlreichen, neu ins Leben gerufenen Initiativen wie die «Cross River Partnership»<sup>10</sup> oder der «Pool of London»<sup>11</sup> von den Bemühungen, das Wasser nicht mehr als praktisch nutzlose trennende Barriere, sondern als nutzbares, verbindendes, funktionsfähiges Element zu begreifen. Auch die Millennium Commission hat hier ihre Finger im Spiel. Sie spendete unter anderem Geld für den Bau gleich zweier Fussgängerbrücken über die Themse: für die bis aufs äusserste reduzierte «Millennium Bridge» von Norman Foster, die die neue Tate Gallery mit St. Paul's verbinden wird, und für die elegante «Hungerford Footbridge» von Lifschutz Davidson; sie wird die hässliche, bestehende Fussgängerüberquerung zweiseitig neben der vielgenutzten Bahnbrücke ersetzen, die bis heute das South Bank Centre mit den kommerziellen und touristischen Zentren um Trafalgar Square und Covent Garden auf der Nordseite des Flusses verbindet. Dieser Einsatz muss der Millennium Commission leicht gefallen sein, denn es gibt kaum ein ausdruckskräftigeres architektonisches Symbol für den Sprung in das dritte Jahrtausend, das zugleich zukunftsweisende wie vereinende Untertöne in sich trägt, werbeträchtig ist, in relativ kurzer Zeit baubar ist (sprich zum Jahrtausendwechsel fertiggestellt werden kann) und bei dem sich der Investitionsaufwand in Grenzen hält, als eine Brücke. Diese beiden Brückenstege sind aber nur die spektakulärsten unter einer ganzen Reihe von Fussgängerbrücken, die in den letzten Jahren für London geplant und teilweise bereits gebaut worden sind.

## Neue Transportverbindungen als verknüpfende Elemente im Stadtraum

Tatsächlich befindet sich London zurzeit in einer regelrechten «Pontomania». 1996 hat die Royal Academy einen Wettbewerb für eine bewohnbare Brücke ausgeschrieben. Erstmals seit der alten London Bridge, die nach Florentiner Vorbild im Mittelalter bis zum Überquellen mit Geschäften bebaut wurde, sollen damit im Stadtzentrum wieder die Möglichkeiten einer kommerziellen Brückennutzung erforscht werden. Zaha Hadid hat diesen Wettbewerb zusammen mit Antoine Grumbach gewonnen: Ihr Entwurf definiert die Brücke als eine schön proportionierte Serie sich flach überlagernder, flexibel nutzbarer Volumen; sein Vorschlag überspannt den Fluss mit einer



Norman Foster, mit Anthony Caro und Ove Arup: Millennium Bridge

Ziel des Entwurfes war die minimale Geste. Die Brücke aus Stahl (Tragwerk), Edelstahl (Geländer) und Holz (Bodenbelag) ist Symbol für die Zusammenarbeit von Architekt, Bildhauer und Ingenieur. Auf der Nordseite schwebt die Brücke als gerader Pfeil auf die Kathedrale zu, während sie auf der Südseite in einer skulpturalen Zikkurat mit Rampen, Treppen und Aussichtsplattform endet, das künstlerische Erlebnis, das einen in der neuen Tate Gallery erwartet, vorwegnehmend.

► Norman Foster avec Anthony Caro et Ove Arup: Millennium Bridge. Le but du projet était le geste minimal.

Le pont en acier (structure portante), acier inoxydable (garde-corps) et bois (tablier), est un symbole de collaboration entre architecte, sculpteur et ingénieur. Du côté nord, le pont pointe comme une flèche horizontale vers la cathédrale, tandis que du côté sud, il s'achève dans une zikkurat sculpturale faite de rampes, d'escaliers et de belvédères laissant pressentir au visiteur l'événement esthétique que réserve la nouvelle Tate Gallery.

► Norman Foster, with Anthony Caro and Ove Arup: Millennium Bridge. The aim of the design was the minimal gesture. The bridge made of steel (supporting structure), stainless steel (railings) and wood (floor covering), is a symbol of the collaboration between architect,

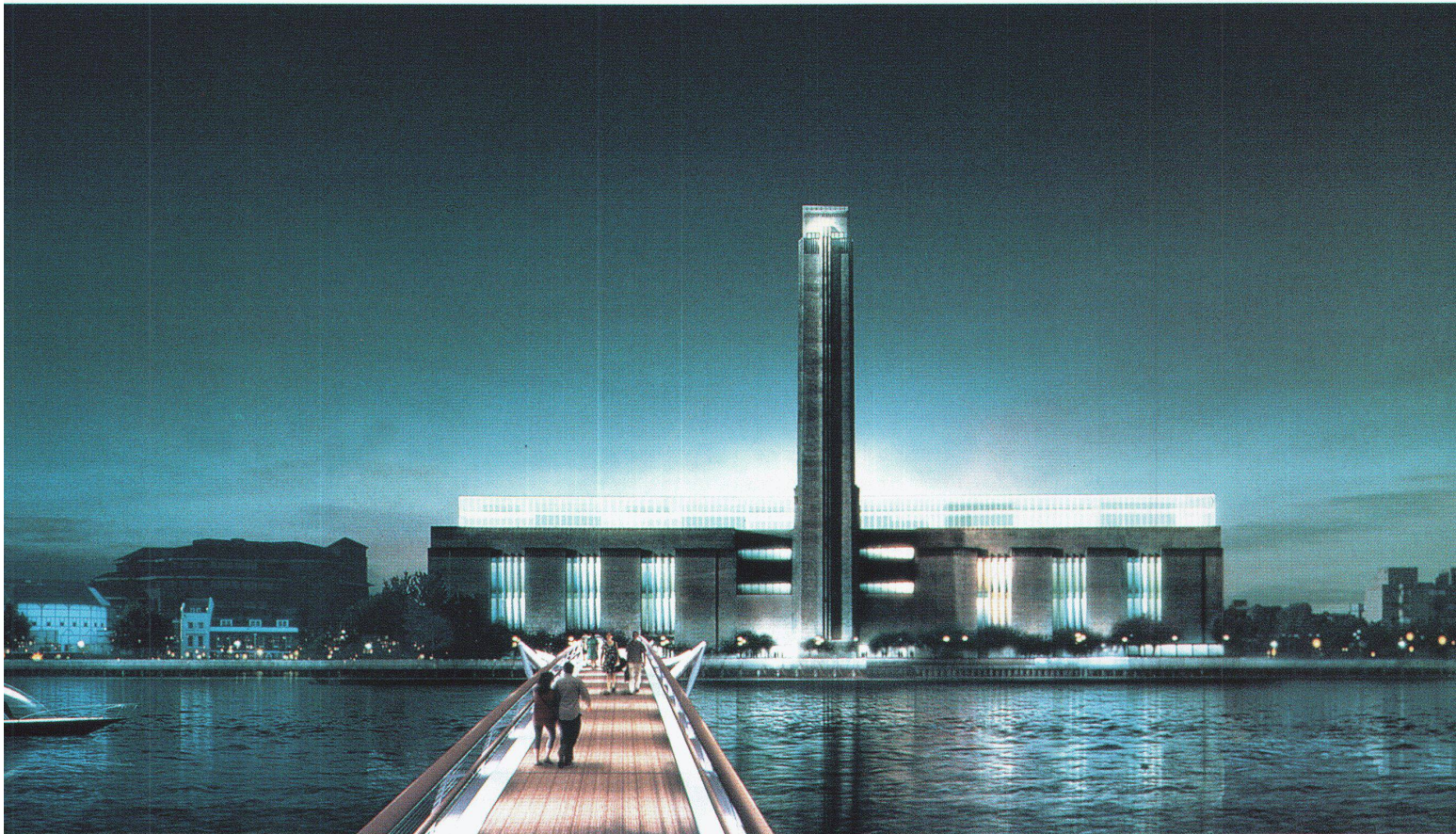
sculptor and engineer. On its northern side, the bridge presents a straight pillar to the cathedral, while the south side ends in a sculptural zigurat with ramps, steps and an observation plateau, thus anticipating the artistic experience which awaits the visitor to the Tate Gallery. Foto: Jeremy Young/Hayes Davidson

flachen Glaskonstruktion, die an zwei mächtigen, auf der Nordseite stehenden Brückentürmen verankert ist (vgl. «Werk, Bauen + Wohnen» 12/1996, S. 58/59).

Weiter flussabwärts wird der alte Blackfriars-Eisenbahnterminal nach Plänen von Alsop & Störmer vom teuren Stadtboden kurzerhand als langer, gläserner Kasten auf die Brücke über den Fluss verlagert. Damit wird zweierlei erreicht: Zum einen gibt es genug Platz für die neuen, längeren Züge der Bahnlinie, zum anderen können die Passagiere zugleich von der Nord- wie von der Südseite des Flusses zu- und aussteigen. Genau neben dem geplanten Blackfriars-Terminal liebäugelt das Institute of Contemporary Art (ICA) mit einem neuen Haus für das Jahr 2000, das – ebenfalls nach Entwürfen von

Alsop & Störmer – als leuchtend rote bauchige Pfeife über dem Wasser schwebt.

Eigentliche treibende Kraft hinter der Pontomania aber war die weitsichtige Direktorin für Transport der London Docklands Development Corporation, Cynthia Grant. Mit den von ihr initiierten Wettbewerben, bei denen ganz bewusst junge Architektentalente eingeladen wurden, setzte sie den hohen Qualitätsstandard. Jahrelang beschränkte die LDDC, die Ende März 1998 aufgelöst worden ist, ihre architektonischen Aufträge auf rein funktionale Bauten, die in direktem Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten wie Strassen und Abwasserleitungen errichtet werden mussten. Hinter der Initiative für den Bau von architektonisch bedeutenden Fussgänger-



7 R. Rogers/M. Fisher: A New London. London 1992, S. 71–72  
Rogers dachte den Fluss als Ort, an dem verschiedenste vernetzende Nutzungen möglich sind, die «das Leben aller» und nicht nur privilegierter Stadtbewohner reicher und lebenswerter machen. In diesem Zusammenhang ist sein Entwurf für «London as it could be» von 1986 (vgl. R. Rogers: Architektur. Ein Plädoyer für die Moderne. Frankfurt 1993, S. 29ff.) zu sehen, mit dem er ein Netz öffentlicher, fussgänger-gerechter Stadträume definierte, einschliesslich der Verlegung der vierspurigen Autostrasse entlang des Themseufers unter die Erde, und mit dem er die Hungerford Bridge durch eine Hängebrücke und einige schwimmende Inseln mit öffentli-

chen Einrichtungen wie Museen und Restaurants ersetzte. Damit nahm er Dinge vorweg, die nun ernsthaft diskutiert (bewohnbare Brücken, Schliessung von Trafalgar Square und Parliament Square für den Autoverkehr, Neugestaltung der Hungerford-Brücke, Flusstaxi usw.) und zum Teil gebaut werden.

8 Am 7. Mai 1998 hat eine Volksabstimmung London seinen Bürgermeister zurückgegeben. Das Amt war unter Margaret Thatcher abgeschafft worden. Dem neuen Bürgermeister will man eine Versammlung von rund 25 gewählten Mitgliedern zur Seite stellen, die für strategische Planung in London zuständig wären, und damit auch für eine umfassende Transportstrategie. Im Unterschied zu kontinentaleuropäischen Bürger-

meistern wird der Bürgermeister von London keine weitreichenden Möglichkeiten zur Steuererhebung haben. Damit wird er notgedrungen auf Partnerschaft und Kooperation setzen müssen.

9 Immerhin gibt es inzwischen ein Dokument vom Government Office for London: «Planning Guidance for the River Thames» RPG3 vom 3.2.1997, das die strategische Bedeutung der Themse und ihre Funktionsmöglichkeiten anerkennt. Tatsächlich gibt es seit Rogers' «New London» verschiedenste Studien für die Nutzung des Flusses: z.B. von M. Hopkins für Westminster Council und etliche Entwürfe für autofreie Platzräume wie zuletzt für den Parliament Square von Norman Foster, der heftigst angegriffen wird von den MPs,

weil sie nicht auf ihr uraltes Privileg des ungehinderten Zutritts zum Parlament verzichten wollen.

10 Die Cross River Partnership ist eine 1995 ins Leben gerufene Vereinigung von 11 öffentlichen und privaten Organisationen (u.a. Southwark Council, Westminster Council, Corporation of London, London Transport, Government Office for London, South Bank Employers Group etc.). Ihr Ziel ist die Erneuerung von Zentrallondon, insbesondere durch die Schaffung besserer Verbindungen zwischen Nord- und Südlondon und die Nutzarmachung des Flusses als Transportweg. Sie hat drei wichtige Projekte ins Leben gerufen und dafür Lotteriegeld erhalten: Hungerford Bridge, Millennium Bridge, Thames 2000 (neue

Schiffahrtslinien von Zentrallondon bis Greenwich; Bau von neuen Anlegestellen).

11 Zum Pool of London gehören öffentliche Verwaltungen, Organisationen aus dem öffentlichen, privaten und ehrenamtlichen Sektor, die sich um das Gebiet von der London Bridge bis hinter die Tower Bridge kümmern.

brücken aber stand das – reichlich verspätete – Ziel, Investoren Vorbilder für qualitativ hochwertige Architektur von jungen Architekten zu liefern. So kam selbst das jahrelang geschmähte Büro Future Systems zum Zuge. Seine wie selbstverständlich ohne grosse Geste im Wasser schwimmende Pontonbrücke<sup>12</sup>, deren Details so präzise gearbeitet sind wie die eines Segelbootes, macht besonders in der Abenddämmerung, wenn die fluoreszierende Beleuchtung eingeschaltet ist, das Überqueren des Wassers zu einem unvergesslichen Erlebnis. Tatsächlich bedeuten alle diese schon fertiggestellten Fussgängerbrücken – Chris Wilkinsons und Jan Bobrowskis geschwungene South Quay Bridge, YRM Anthony Hunts Limekiln Dock Bridge oder Nicholas Lacey's verspielte St. Saviour's Dock Bridge – nicht einfach nur eine funktionale Verbindung zwischen zwei Ufern, sondern thematisieren zugleich den Akt des Überquerens. Städtebaulich gesehen «humanisiert» das von der LDDC initiierte Programm «die harsche Umgebung, reduziert die Abhängigkeit vom Auto und bringt voneinander getrennte städtische Bereiche zusammen»<sup>13</sup>. Denn die einst für grosse Schiffe, Lagerhäuser und Transporter ausgelegten Wasserwege in den Docklands erschweren heute notwendige fussgängergerichte Verbindungen.

Weit bedeutender für eine engere Vernetzung von Nord- und Südlondon wird freilich die nach zahllosen Verspätungen nun für 1999 geplante Eröffnung der Verlängerung der Jubilee-U-Bahn-Linie sein, mit der elf neue Stationen in Betrieb genommen werden.<sup>14</sup> Als Rückgrat städtischer Regeneration wird sie alte städtische Gebiete miteinander verknüpfen, die vormals verkehrstechnisch schwer erreichbar waren. Heruntergewirtschaftete Stadtteile wie Southwark oder Bermondsey werden sich damit plötzlich ganz nahe am prosperierenden Herzen Londons befinden. Zugleich wird die Jubilee-Line-Erweiterung auch den Osten Londons – vor allem die neuen Stadtteile in den Docklands – erstmals sinnvoll an die Stadt anschliessen. Vorschläge für eine Erweiterung des U-Bahn-Netzes südlich der Themse gibt es schon seit Jahrzehnten. Sie wurden immer wieder wegen der schwierigen geologischen Bodenbeschaffenheit aufgegeben. Bereits 1974 schlug die weitsichtige London Rail Study eine Weiterführung der Jubilee Line bis in die Docklands vor, denn sie erkannte rechtzeitig, dass angesichts der Schliessung zahlloser Docks der Osten Londons reif werden würde für einen massiven Stadtumbau, der nur durch gute Transportverbindungen gefördert und letztendlich funktionsfähig gemacht werden kann. Als die knauserige Thatcher-Regierung 1982 die LDDC ins Leben rief, verkannte sie dies gründlich. Anstatt zunächst für eine gute Verkehrsanbindung zu sorgen, setzte sie auf die Privatinitiative von Investoren, beschränkte sich auf den Bau der völlig-unzureichenden-Billigvariante des Docklands Light Railway und auf den Strassenbau. Architektonisch gesehen setzen die neuen U-Bahn-Stationen – nach Entwürfen von Norman Foster, Chris Wilkinson, Ian Ritchie, Mac Cormac Jamieson Prichard, Michael Hopkins u.a. – ein Zeichen für die wiedererwachenden Bemühungen der öffentlichen Hand, qualitativ hochwertige Architektur zu fördern. Einmal fertiggestellt, werden diese elf konzeptionell völlig unterschiedlich gedachten Stationen neben ihrer funktionalen Aufgabe auch ein räumlich-visuelles Erlebnis sein. Wie

die Fussgängerbrücken in den Docklands ist die Verlängerung der Jubilee Line zwar kein Millennium-Projekt im engeren Sinne, sie hat aber vor allem die Wahl des Ortes für die Feier in Richard Rogers' Dome auf der weit abgelegenen, windigen Halbinsel von Greenwich massgeblich mitbestimmt, die wegen dem quer über sie hinweg verlaufenden Null-Meridian, dem Geburtsort der modernen Zeit, nicht gerade an Symbolik entbehrt – zumal der Gehalt der Millennium Exhibition, die mit der neuen Labour-Regierung in «Millennium Experience» umgetauft wurde, unter dem Titel «Time to make a difference» läuft. Als die Haltestellen der U-Bahn-Linie festgelegt wurden, gehörte die Halbinsel noch British Gas, die für die riesigen Flächen des stillgelegten Gaswerks nach einer neuen Verwertung suchte und sich deshalb finanziell an der dafür im Gegenzug extra auf der Halbinsel geplanten Haltestelle beteiligte. Für die Architekten Alsop & Störmer bedeutete dies ursprünglich, eine Haltestelle zu planen, in der weder jemand ein- noch jemand aussteigen wollte. Seither ist North Greenwich Station zu den wichtigsten Haltestellen der neuen Linie aufgestiegen. Denn erst der U-Bahn-Anschluss macht den erwarteten Menschenansturm von 12 Millionen Besuchern auf der entlegenen Halbinsel möglich. Sie soll 22.000 Menschen pro Stunde in 12 Minuten vom Stadtzentrum zum Dome befördern können. London kann ohne U-Bahn nicht existieren. Zugleich ging es den Millennium-Köpfen aber auch um ein ökologisches Statement: Grundsätzlich ist der Ort der Feierlichkeiten als autofreie Zone gedacht. Zusätzlich zur U-Bahn sollen Besucher per Bus, Fahrrad oder Schiff ankommen. Tatsächlich werden endlich ein funktionstüchtiger, regulärer Schiffsverkehrsverkehr und Flusstaxis mit neuen Anlegestellen in ganz Zentrallondon geplant, auch wenn sich die Hausbootbesitzer weiterhin noch heftig dagegen wehren, weil ihre schwimmenden Behausungen bei mehr Verkehr weniger ruhig auf dem Wasser liegen. Selbst der Bau einer Gondelbahn, die den Fluss zur Isle of Dogs hin bis zur Docklands Light Railway überspannt, ist von einer privaten Gesellschaft geplant, einer Bahn, die auch nach den Feierlichkeiten als Verkehrs- und Kommunikationsstrang zwischen Nord- und Südseite des Flusses bestehen bleiben wird.

## Wohnen im 21. Jahrhundert

Aber North Greenwich Station wird nicht nur die Millennium-Dome Besucher ausspucken, sondern in Zukunft vor allem einen völlig neuen Stadtteil versorgen. Denn von der Öffentlichkeit relativ unbeachtet, entsteht im Windschatten von Rogers' Dome das «Millennium Village» mit zunächst 1400, später einmal 5000 Wohneinheiten, einigen Büroeinheiten, Geschäften, Restaurants, Kindergärten, Schulen und einem öffentlichen Park als Mittelpunkt der Anlage.<sup>15</sup> Dabei hat es den Anspruch, das Wohnen im 21. Jahrhundert zu veranschaulichen, und das sollte uns ja eigentlich besonders interessieren. Um so enttäuschender erscheint die Wahl des Wettbewerbsgewinners, der gewissermassen auf letzten Drücker vor der Jahrtausendwende im Juli 1997 ernannt worden ist. Es ist, als wenn die Auslober, die staatliche Gesellschaft für städtische Regeneration English Partnerships, der das Land inzwischen gehört, plötzlich Be-

<sup>12</sup> Die Brücke ist, zusammen mit Chris Wilkinsons Fussgängerbrücke wenige hundert Meter weiter, Anfang April vom Design Council als «Millennium Product» ausgewählt worden. Diese Millennium-Produkte werden zur Jahrtausendfeier im

Dome ausgestellt, als Beispiel britischer Leistungen.

<sup>13</sup> P. Murray: Crossing Water. In: Building Bridges. New pedestrian bridges for London's Docklands. Blueprint Report anlässlich der Ausstellung in der Architecture Founda-

tion vom 14.12.1996 – 26.1.1997

<sup>14</sup> Vgl. P. Hagen Hodgson: Neue U-Bahn-Projekte für London. In: «Werk, Bauen + Wohnen» 10, 1994, S. 14–17

<sup>15</sup> Der ursprüngliche «Masterplan» stammte von Richard Rogers, der im

Dezember 1996 bereits «outline planning permissions» erhalten hatte. Er wurde zur Basis des Wettbewerbs, an dem sich auch ein Team, bestehend aus Schwergewichten wie Foster, Hopkins, Hadid, Ritchie und Lifschutz Davidson, beteiligt hat.

denken bezüglich der «Wagemutigkeit» bekommen hätten, mit der die Stadt zurzeit umgebaut wird, und als wenn man – da es sich um Wohnungsbau handelt – lieber auf Nummer sicher gehen wollte. Der 84jährige erkorene schwedisch-britische Altvater Ralph Erskine – in Zusammenarbeit mit dem britischen Büro Hunt Thompson – porträtiert uns unser zukünftiges Leben und Wohnen in der Stadt zwar mit Internetanschluss für jede Wohneinheit, Teleshopping, autofreien Zonen, Solarenergienutzung, Brauchwasserleitungen und flexiblem Hausgrundriss für differenzierte Lebensstile, doch ist Erskine nicht über seinen planerischen wie architektonischen Ansatz hinausgegangen, den er bereits tief in den 60er Jahren insbesondere für die Planung des Stadtbezirks Byker in Newcastle upon Tyne entwickelte, wo eine bis zu acht Geschosse hohe, über einen Kilometer lange, mit winzigen Öffnungen zur Aussenseite perforierte Hausschlange den 80% ausmachenden inneren Teil der Gesamtanlage mit meist zweigeschossigen Reihenhäuschen vor dem Lärm einer Schnellstrasse schützt. «Community architecture», wie sie dort praktiziert und nun im Millennium Village wieder aufgewärmt wurde, hat in England grosse Tradition, auch wenn ihr Populismus nicht gerade die inspiriertesten Lösungen hervorbringt. Der Terminus «Millennium Village» verrät, dass der planerische Grundsatz sich am englischen Konzept des «urban village», des städtischen Dorfes oder besser des Dorfes in der Stadt, mit all seinen traditionellen Vorstellungen von Gemeinschaft und Familie orientiert, das auch der einflussreiche Architekturkritiker Prince Charles für gut befindet. Bedeutung mag das Projekt insofern gewinnen, als es mitten im derzeit lodernden britischen Kampf zwischen der Propagierung von Entwicklung auf sogenannten «brownfield sites» oder dem Neubau auf «greenfield sites», d.h. zwischen Stadtumbau und Bauen auf freiem Feld, entsteht und weil es – laut Ausschreibungsprogramm – ausdrücklich für Funktionenmischung steht. Das richtet sich bewusst gegen die langjährigen Entwicklungen auf dem kommerziellen Häusermarkt, wobei die grossen Bauunternehmen massiv Meile um Meile



Seitenstrasse in Southwark direkt hinter der neuen Tate Gallery.

▷ Rue latérale à Southwark directement derrière la nouvelle Tate Gallery. ▷ Side street in Southwark, directly behind the new Tate Gallery. Foto: P. Hagen Hodgson

Route der Jubilee-Line-Erweiterung von Green Park bis Stratford.

▷ Route de la Jubilee Line, extension de Green Park à Stratford. ▷ Route of the Jubilee Line extension from Green Park to Stratford.

freien Feldes zugekleistert haben mit indifferenten, monofunktionalen Backstein-Reihenhaussiedlungen.

### Southwarks Erwachen: Kultur und Tourismus als Motor für Entwicklung

Die Erweiterung des U-Bahn-Netzes bis auf die Südseite des Flusses erschien nie als sehr dringend, weil der Süden Londons traditionell als die weniger begehrte Wohngegend gilt. Historisch gesehen war dieser Teil der Stadt, der heute ebenso gewuchert ist wie die Nordseite, viele Jahrhunderte nur wenig besiedelt. Tatsächlich blieb die vielbesungene, mehrmals umgebaute London Bridge bis 1750 die einzige Brücke, die die Themse in London überspannte. Ausser Reichweite der theaterfeindlichen Kontrolle des Magistrats von London<sup>16</sup> erhielt Southwark ab dem 16. Jahrhundert Bedeutung als Vergnügungsviertel mit Tierhatzarenen, Bordellen, Gasthäusern, Spielhöhlen und berühmten Theatern, später als Handelsplatz. Mit der Containerisierung der Schifffahrt und den damit obsolet gewordenen Dockanlagen und Lagerhäusern verfiel Southwark in den 60er und 70er Jahren in Armut und Arbeitslosigkeit. Seither bemüht sich das Stadtviertel um Wiederbelebung und Neuorientierung. Butler's Wharf mit Design-Museum, Wohnraum, Cafés und Restaurants gehört mit zu den erfolgreichsten Umnutzungen einer Dockanlage. Eine wirksame Strategie formulierten die Verantwortlichen des Stadtteils 1989: Anstatt sich wie bisher zu verzetteln, definierten sie fünf für den Bezirk besonders wichtige Gebiete, die als Katalysatoren für eine nachhaltige Entwicklung gedacht sind. Eines dieser Gebiete ist das, was heute Bankside genannt wird – der Landstrich

entlang der Themse, der das einstige Vergnügungsviertel mit einschliesst und an dessen Tradition man anzuknüpfen suchte. Hier liess der amerikanische Schauspieler und Regisseur Sam Wanamaker das vor Jahrhunderten abgebrannte Globe Theatre, in dem William Shakespeare einst seine Stücke aufführte, in bester Disneymanier wieder als Ort für Theateraufführungen auferstehen – minutiös, wenngleich diesmal feuerfest rekonstruiert –, dem er ein Café und eine begleitende Shakespeare-Ausstellung als Touristenattraktion anfügte.

Southwark konkretisierte seine Anstrengungen zu einer Zeit, als der Londoner Bürobau-Boom gerade zu Ende ging und sich die Rezession ankündigte. Die Verwaltung setzte auf Partnerschaft zwischen privater und öffentlicher Hand und tat weitsichtig das, was in den Docklands verpasst wurde: mangels bauwilliger Investoren konzentrierte man sich auf den Ausbau der Infrastruktur, um rechtzeitig für bessere Zeiten gerüstet zu sein – zumal Londons Stadtteile in Ermangelung einer allumfassenden, übergeordneten Planungsbehörde in hartem Konkurrenzkampf miteinander stehen. In diesem Zusammenhang bemühte sich Southwark um so eifriger darum, eine eigene U-Bahn-Station zu bekommen. Mit Erfolg. Wichtiges Element wurde auch die neue Ufergestaltung, mit der nun ein einzigartiger linearer Park in der Stadt zwischen Blackfriars-Brücke und South Bank Centre entsteht. Zugleich erkannte Southwark das Potential des leerstehenden Kraftwerkes, der Bankside Powerstation. Niemand hatte eine Idee, was mit dem direkt am Fluss und genau gegenüber von St. Paul's gelegenen, riesigen Bauwerk geschehen könnte, doch wurde versucht, mittels Infrastruktur ein dichtes Netz zu spannen,

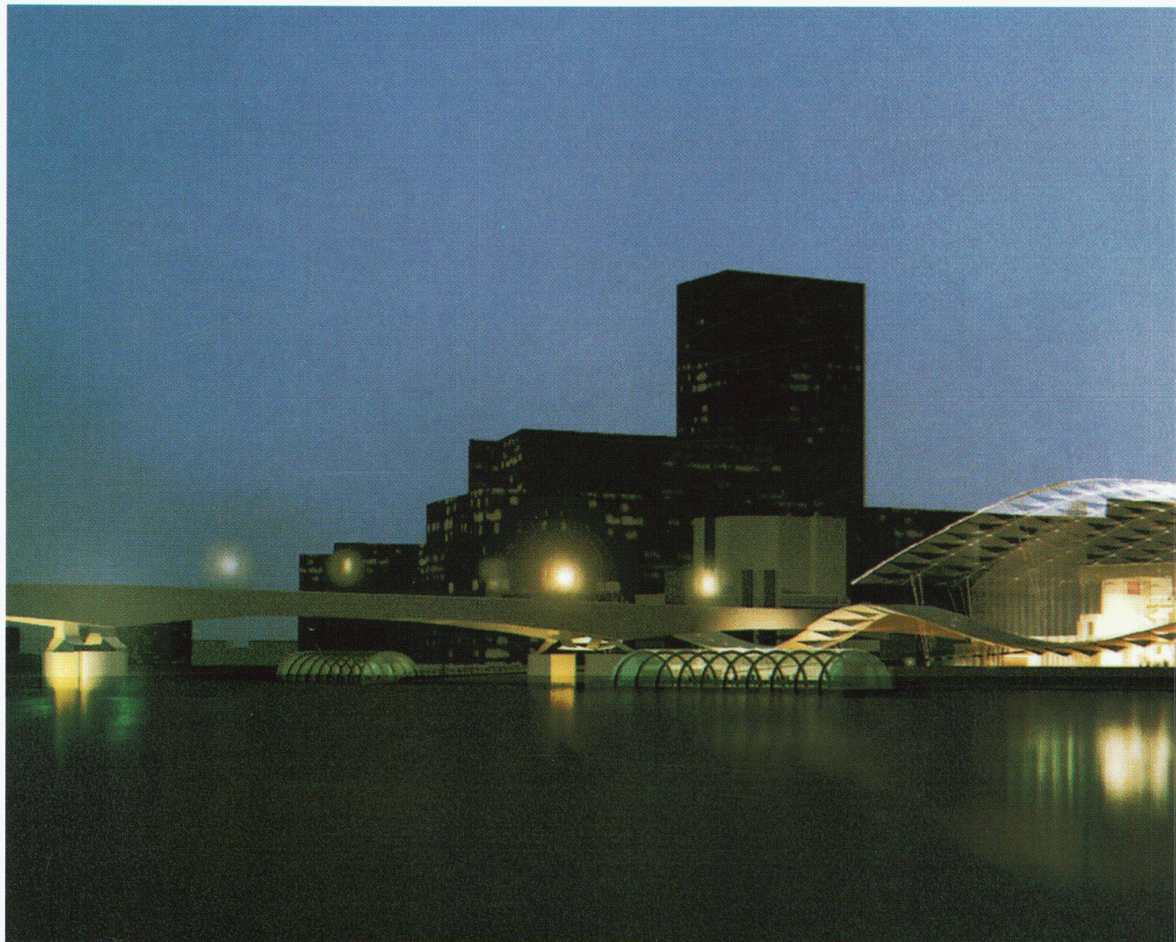
Richard Rogers: Überarbeiteter Wettbewerbsentwurf von 1994 für die Neugestaltung des nutzerfeindlichen Aussenbereichs des South Bank Centre

Das Projekt beinhaltet eine Reorganisation der Aussenbereiche, neue Räume unter der Glaswelle und eine zeitgemässe Neugestaltung der bestehenden Bausubstanz mit Cafés, neugestalteten Foyers und verbesserten Arbeitsbedingungen vor und hinter der Bühne.

▷ Richard Rogers: Développement du projet de concours de 1994 pour la réhabilitation des zones dégradées bordant le South Bank Centre. Le projet prévoit la réorganisation des quartiers marginaux, de nouveaux volumes sous verre et une conception de qualité contemporaine pour la substance existante avec cafés, foyers rénovés et conditions de travail améliorées devant et derrière la scène.

▷ Richard Rogers: reworked competition project from 1994 for the new design of the user-hostile outer area of the South Bank Centre. The project consists of a reorganisation of the surrounding spaces, new rooms under the undulating glass roof, and a modern transformation of the existing building substance with cafés, newly designed foyers and improved working conditions on and behind stage.

Foto: Hayes Davidson



um schliesslich den «goldenen Fisch» zu fangen. Der wurde bekanntlich die neue Tate Gallery, die zu den sogenannten «Capital Projects», d.h. den besonders wichtigen Projekten der Millennium Commission, gehört. Sie hat das Tempo, mit denen die Transformationen in Southwark vonstatten gehen, um ein Vielfaches erhöht. Die umliegenden Immobilienpreise spiegeln die Bedeutung dieses Wandels: es wird gemunkelt, dass sie bis zu 50% gestiegen sind, seitdem bekannt wurde, dass die neue Tate Gallery in die Bankside Powerstation einziehen wird. Kultur, Freizeit und Tourismus, dem man in Southwark zunächst eher skeptisch gegenüberstand, sind dabei, in Zukunft nicht nur das Stadtbild radikal zu verändern, sondern auch Arbeitsplätze zu schaffen. Im Zuge des Stadtumbaus hofft man nun, auch die enormen sozialen Probleme lösen zu können.

Für den gesamten Londoner Stadtorganismus bedeuten diese Entwicklungen eine Verlagerung des kulturellen Lebens nach Osten: Design-Museum, Globe-Theater, das geplante ICA und die neue Tate Gallery definieren einen neuen kulturellen Schwerpunkt. Der in die Jahre gekommene South Bank-Komplex sucht dem mit einer dringend notwendigen baulichen Aufwertung seiner Anlage und der Sanierung der unmittelbaren Umgebung zu begegnen. Planungen dafür gab es schon zuhauf, 1994 dann einen Wettbewerb, den Richard Rogers gewann. Seine elegante Glaswelle, mit der er die unwirtlichen Aussenbereiche und die vom Wetter gezeichnete Hayward Gallery und Elisabeth Hall überspannen wollte, ist zwar inzwischen vorerst aus finanziellen Gründen gescheitert,<sup>17</sup> doch tut sich hier zumindest in kleinen Schritten bereits etwas, um den verkommenen öffentlichen Räumen eine neue Bestimmung zu geben.

Seit März 1997 arbeiten Lifschutz Davidson an der Humanisierung der Aussenbereiche entlang dem Wasser bis hin zur nahegelegenen Waterloo Station, dem Tor zu Europa, wo die Channel-Tunnel-Züge vom Kontinent unter Nicholas Grimshaws raupenförmigem Glasdach einlaufen<sup>18</sup>, die – so wird gehofft – Hunderttausende Besucher zum Millennium-Spektakel nach London bringen werden. Noch sind die bohrenden Fragen, was denn im Dome tatsächlich stattfinden und wie er nach dem Fest sinnvoll verwendet werden soll, zwar keineswegs beantwortet, doch die Stadt ist aus ihrem beklemmenden Stillstand erwacht. Bleibt zu hoffen, dass ihr nach dem grossen Ereignis nicht die Puste ausgehen wird wie einst der Labour-Regierung, die nach dem erfolgreichen «Festival of Britain» die Wahlen von 1951 verlor.

P. H. H.

16 Southwark lag auf dem Gebiet der Grafschaft Surrey, vgl. Ch. Daigl: Tier gegen Tier. Mimos 1–2, 1995, S. 13.

17 Rogers' Southbank-Projekt scheiterte, weil der Arts Council nicht bereit war, 75 Millionen Pfund Lotteriegeld zur Verfügung zu stellen, und wohl auch aus politischen Gründen: wegen der von vielen

geübten Kritik an seinem Dome wollte man ihm nicht noch ein Grossprojekt übergeben. Ausserdem wird zurzeit kritisiert, dass zuviel Millennium-Geld nach London fliesst und regionale Kulturvorhaben zu kurz kommen.

18 P. Hagen Hodgson: Waterloo Station in London. In: Glasforum 4, 1993



