

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 87 (2000)  
**Heft:** 4: Stadtteile aufwerten = Requalifications urbaines = Urban upgrades  
  
**Rubrik:** Journal

### **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:** 16.04.2026

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

## Eine Welt aus Kurven

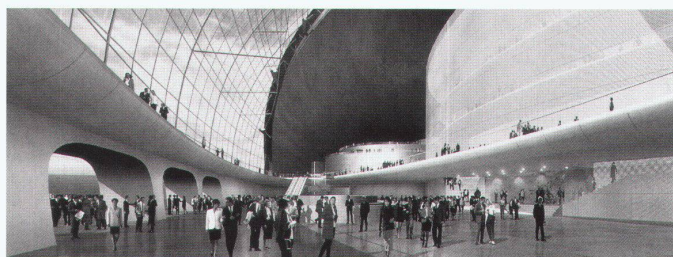
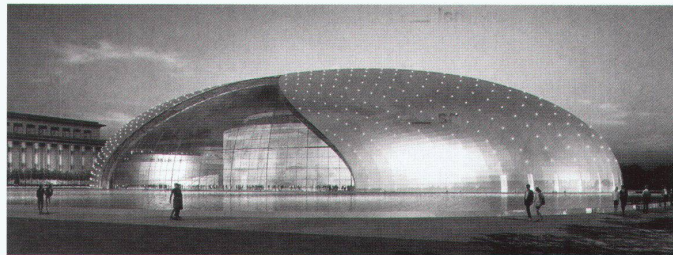
Der Entwerfer zahlreicher Flughäfen von Roissy-Charles de Gaulle bis Shanghai Airport hat mit seinem siegreichen Wettbewerbsprojekt für das Nationaltheater auf dem Platz des Himmlischen Friedens bei den Pekingern mehr Kopfschütteln als Begeisterung ausgelöst.

Für die einen ein Zeichen für Chinas rasch fortschreitende Modernisierung, für die anderen «eine Warze auf dem Gesicht unserer Ahnen» ist der utopisch anmutende Entwurf des französischen Architekten Paul Andreu in Peking zumindest Gesprächsstoff. Nachdem der kunstverständige Premier Zhou Enlai schon 1958 die Idee eines Nationaltheaters auf dem Platz des Himmlischen Friedens hatte verwirklichen wollen – und es bei einer Baugrube geblieben war –, führte die Regierung letztes Jahr einen internationalen Wettbewerb unter 44 eingeladenen Architekten (die Hälfte davon Chinesen) durch. Die Wahl der Jury fiel auf den Entwurf eines Ausländers, der es versteht, riesige Programme schnell und wirtschaftlich zu realisieren und seinen Bauten gleichzeitig eine repräsentative Wirkung zu verleihen.

Paul Andreu ist seit 25 Jahren mit dem Ausbau des Pariser Flughafens beschäftigt. Er hat überdies die Flughäfen von Abu Dhabi, Jakarta, Kairo, Nizza, Brunei, Santiago de Chile und Pointe-à-Pitre in Guadeloupe errichtet und realisiert zurzeit den Flughafen von Schanghai. Das Projektieren von Flughäfen ist für ihn zuallererst eine grafische Aufgabe, bei der es darum geht, die Verkehrsabläufe zu ordnen und zu optimieren. Dabei verfällt er immer wieder auf Kreisform und Kurve als

logischste und natürlichste formale Grundlage seiner Entwürfe. Roissy 1 besteht aus einer halb im Boden versenkten Kugel, um die herum, wie durch eine zentrifugale Kraft hinausgeschleudert, sieben Satelliten angeordnet sind, die wiederum auf die Kugel zurückwirken, weil sie die Unterteilung der Kugel in sieben gleich grosse Segmente veranlassen. Die Kurve als vegetabile Form ist in Andreus Flughafenbauten überall präsent, sie ermöglicht das phasenweise, organische Wachstum solcher Anlagen wie etwa im Falle von Roissy 2. Auch wenn wie beim Shanghai Airport nicht die Konzentration der Rundform gefragt ist, sondern die lineare Raumsequenz, ist die Kurve bestimmendes Element, so in den Dächern der Aufnahmegebäude, die als fünf mächtige parallel verlaufende Wellen ausgebildet sind.

Flughäfen sind Orte der Bewegung, die Bewegung abbilden. «Les aérogares sont faits pour recevoir des foules» (Andreu). So auch das Nationaltheater von Peking. Andreu schlägt ein gigantisches Ellipsoid aus Titan und Stahl vor, das in vier Sälen (Opernhaus, Konzertsaal, drei Theatersäle) über 6000 Zuschauer aufnehmen kann. Mitten in einem See sitzt es und ist nur durch einen Unterwassertunnel zugänglich. Im Scheitel durch eine Verglasung zweigeteilt, gewährt es wie durch einen



sich öffnenden Theatervorhang Einblick in sein Inneres, das Andreu als «un monde de courbes enchaînées et superposées» bezeichnet. Auf den inneren Strassen und Plätzen, in den hochgelegenen Foyers und im transparenten Eingangstunnel sieht man von aussen die Menge wie in den Adern eines Organismus pulsieren.

Es ist das erste Mal, dass in China ein Gebäude im Stil des Westens als Landmarke und Symbol des Nationalstolzes errichtet werden soll, und dies an einem so geschichtsträchtigen Ort wie dem Pekingener Tiananmen-Platz in unmittelbarer Nähe der Verbotenen Stadt und der Grossen Halle des Volkes. Das Vorhaben hat entsprechend heftige Kontroversen ausgelöst. Die einen sehen die Tradition bedroht

und verurteilen den Einmarsch des Westens in solch provokatorischem Kleid, andere sehen in Andreus Projekt so etwas wie eine Herausforderung: Als Alternative zum Stil des sozialistischen Realismus, der für grosse öffentliche Bauten bisher als angemessen gegolten hat, verbreitet sich gegenwärtig in epidemischem Ausmass eine postmoderne und neomodern Kommerzarchitektur – auch sie ein fremder Import. Andreus organisches Pathos – in dem ein gewisser Idealismus mitschwingt, der in China vielleicht noch verstanden wird – mag einen möglichen «Ausweg» aufzeigen aus der durch den Bauboom verursachten Verunsicherung in Städten wie Peking und Schanghai. c.z.

## Ausweichadresse in Queens

Die Pläne des New-Yorker Museum of Modern Art für ein Ausweichquartier im Stadtteil Long Island City in Queens weisen darauf hin, dass man mit dem Erweiterungsbau am Hauptsitz Ernst machen will.

In einem 1998 durchgeführten zweistufigen Wettbewerb zur Erweiterung des Hauptsitzes des MoMA in Manhattan hatte der Japaner Yoshio Taniguchi den Zuschlag erhalten (vgl. «Werk, Bauen+Wohnen» 5/1998, S. 58). Unter den drei Finalisten waren damals neben Bernard Tschumi

auch Herzog & de Meuron vertreten gewesen. Der Entscheid der Juroren für das Projekt des Japaners – und nicht jenes des Basler Teams – ist wohl nicht zuletzt dem Umstand zuzuschreiben, dass Herzog & de Meuron bereits die Tate Gallery realisieren, das zweite grosse Zugferd

unter den Museen für Gegenwartskunst.

Für die Zeit während der Bauarbeiten, die voraussichtlich von 2002 bis 2004 stattfinden werden, wird das MoMA in ein Ausweichquartier nach Queens übersiedeln. In der Nähe des namhaften «P.S.1 Contemporary Art Center» im Stadtteil Long Island City in Queens wird eine alte Lagerhalle für die neue Aufgabe hergerichtet. Der in Los Angeles tätige, 40-jährige Architekt Michael Maltzen, ein ehemaliger Mitarbeiter von

Frank O. Gehry, wurde mit der Ausführung betraut. Er hatte sich in der Endrunde eines entsprechenden Wettbewerbes gegen das Studio Asymptote und gegen Archi-Tectonics, beide aus New York, sowie gegen Preston Scott Cohen, Boston, durchgesetzt. Sein Hergott-Shepard-Haus in Beverly Hills war 1999 in der Ausstellung «The Un-private House» im New Yorker MoMA gezeigt worden. c.z.

## Ein kämpferischer Kritiker

**Der Architekturhistoriker Bruno Zevi ist am vergangenen 9. Januar 72-jährig in Rom gestorben. Mit ihm ist einer der grössten Kritiker der modernen Architektur von der Bühne abgetreten.**

Alle Architekten, die heute über 45 Jahre alt sind und also Ende der Fünfziger- und in den Sechzigerjahren studierten, haben die grossen Meister der modernen Architektur und ihre Werke über ein wichtiges Buch kennen gelernt. Es trägt den Titel «Storia dell'architettura moderna» und wurde 1950 von Bruno Zevi verfasst.

Als einer der Ersten hatte er jene komplexen – noch frischen – Ereignisse zusammenzufassen und einzuordnen versucht, die zwischen Ende 19. bis Mitte 20. Jahrhundert die räumliche Konzeption und die formale Ausbildung der Architektur grundlegend verändert hatten. In seinem Buch erforscht, analysiert und klassifiziert Zevi die Werke von Alvar Aalto, Mies van der Rohe, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, und es ist nicht zuletzt ihm zu verdanken, dass diese grossen Akteure der zeitgenössischen Architektur in die Geschichte eingegangen sind.

Das ist aber nicht alles. In einem durch den Krieg zermürbten Europa will der Historiker Zevi auch Archi-

tekt sein und die menschlichen Kräfte, die geistigen Strömungen, die ideellen und ethischen Ziele aufzeigen, die für den Wiederaufbau der zerstörten Städte richtungweisend sein können. Indem er das im Laufe der Jahre Geschehene aufzeichnet sowie formgebende und ideologische Prozesse durchleuchtet, macht Zevi die amorphe Materie der Geschichte zum Manifest, zur Absichtserklärung: die historischen Tatsachen werden nicht nur festgehalten, sondern auch interpretiert. Das heisst, Zevi bezieht Stellung und fällt Urteile; der Historiker ist gleichzeitig ein militanter Kritiker. Seine «Storia dell'architettura moderna» ergreift Partei, sie wendet sich gegen eine rationalistische Geschichtsschreibung (wie die von Giedion in «Space, Time and Architecture») und äussert sich zu Gunsten der – aus der Schule von Chicago hervorgegangenen – organischen Architektur und Frank Lloyd Wrights, dessen Werk Zevi ganz zuoberst einstuft.

Zevi ist von Wrights Architektur vor allem deshalb so begeistert, weil

er seine von jeder Axialität freie formale Gestaltung bewundert, aber auch weil er jegliche Architektur hasst, die auch nur von weitem nach Klassizismus und Symmetrie riecht. Und er wird dieser Auffassung sein ganzes Leben lang treu bleiben, zuweilen bis zur Masslosigkeit. Und zwar nicht nur in seinen gewichtigeren Werken wie dem 1973 publizierten Buch «Guida al codice anticlasico», in dem er das Asymmetrische und Dissonante als die eigentliche Sprache der Moderne bezeichnet, sondern auch in kleineren kritischen Vorstössen in italienischen Zeitungen und Wochenblättern. Diese Interventionen sind scharfzüngig, durchwegs polemisch, werden mit den Jahren heftiger und lassen schliesslich eine radikale, ja fundamentalistische Haltung erkennen. Diese seine prinzipielle Auflehnung gegen jede Architektur, die auf einfache geometrische Regeln zu rückgreift, ist schwer zu verstehen und gutzuheissen. Während man zu Recht auf die postmodernen Auswüchse zu Beginn der Achtzigerjahre schimpft, kann man Zevis Bewunderung für die dekonstruktivistische Architektur nicht begreifen und noch viel weniger seine wiederholten Stellungnahmen gegen Aldo Rossi – den wahrscheinlich wichtigsten italieni-

schen Architekten nach dem Zweiten Weltkrieg –, seine Bemerkungen, die ans Beleidigende grenzen. So wenn er versichert, dass «Rossi, als Reaktionsär und Traditionalist, auch postmodern war und, in dieser Eigenschaft, selbst Kritiker von Format in die Irre geführt hat; denn sie haben ihre Zeit damit vertrödelt, herauszufinden, was hinter seinen Theorien stand, und sind dabei auf das Nichts gestossen.»

Bruno Zevi, 1918 in Rom geboren, floh 1940 vor den rassistischen Verfolgungen im faschistischen Italien in die Vereinigten Staaten und schloss 1942 sein Architekturstudium bei Walter Gropius in Harvard ab. 1945 nach Italien zurückgekehrt, lehrte er zuerst in Venedig, dann in Rom Architekturgeschichte. 1955 gründete er die in Rom erscheinende Zeitschrift «Architettura – cronache e storia» und betreute die Architekturrubrik in der Wochenzeitschrift «L'Espresso», die ebenfalls 1955 ins Leben gerufen worden war. Zu seinen wichtigeren Werken gehören – neben «Storia dell'Architettura moderna» – «Saper vedere l'architettura» (1948), «Architettura in nuce» (1960), «Poetica dell'architettura neoplasticista» (1974).

Mit Bruno Zevi verschwindet eine Figur, die in der Kultur der Ar-

## Ein letztes Interview mit Bruno Zevi

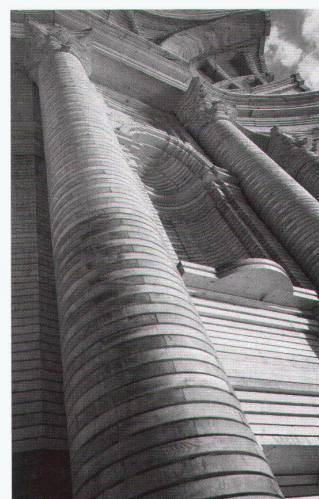
**Ein Interview zur «Operazione Borromini» in Lugano, das Zevi noch im Oktober des letzten Jahres der Tessiner Tageszeitung «La Regione» gab, zeigt die unzimperliche, ja beleidigende pauschale Art, in der er im Alter die Opfer seiner Kritik anzugehen pflegte. Wir publizieren Auszüge daraus.**

Mario Bottas originalgrosses hölzernes Modell der von Francesco Borromini geschaffenen Kirche San Carlo alle Quattro Fontane in Rom, das anlässlich der Ausstellung zum 400. Geburtstag ihres Schöpfers vor Luganos Uferpromenade in den See gestellt wurde (vgl. auch «Werk, Bauen+Wohnen» 4/1999, Seite 64), hat eine Flut von Gesagtem und Geschriebenem ausgelöst. Da wurde etwa das Argument ins Feld geführt, dass Bottas (von ihm selbst so bezeichnete) «szenografische Kons-

truktion» verdächtige Parallelen zum Disneyland der nahe gelegenen «Swissminiatur» aufweise, oder es wurde der Vorwurf laut, dass des Architekten «didaktisches Präparat» Borrominis Kirche aus ihrem städtebaulichen Kontext herauslöse und durch seine aus aufeinander geschichteten Bretterlagen bestehende Hülle die dynamische Beziehung zwischen Innenraum und äusserer Form zerstöre. Daneben gab es aber durchaus auch zustimmende Voten.

Gerade weil darüber so viel geredet und gedruckt worden war, beschloss «La Regione» im letzten Herbst, «nach all dem Lärm eine angesehene, kompetente und überparteiische Persönlichkeit zu Worte kommen zu lassen»: Professore Bruno Zevi.

Danach gefragt, wie er sich zur «Dekontextualisation» von Borrominis Kirche durch Bottas Modell stelle, meinte er: «Äusserst schlecht. Mario Botta ist von der Symmetrie besessen und deshalb nicht in der Lage, Borromini zu verstehen und schon gar nicht die Kirche San Carlino, die total schief in der michelangellesken Strada Pia steht.» Auf eine längere Frage, welche Äusserungen Bottas zu seinem Modell zitiert, antwortet er wegwerfend: «Aus dem eben erwähnten Grund



Mario Bottas Modell von Borrominis Kirche San Carlo alle Quattro Fontane

## Architekt auf Widerruf

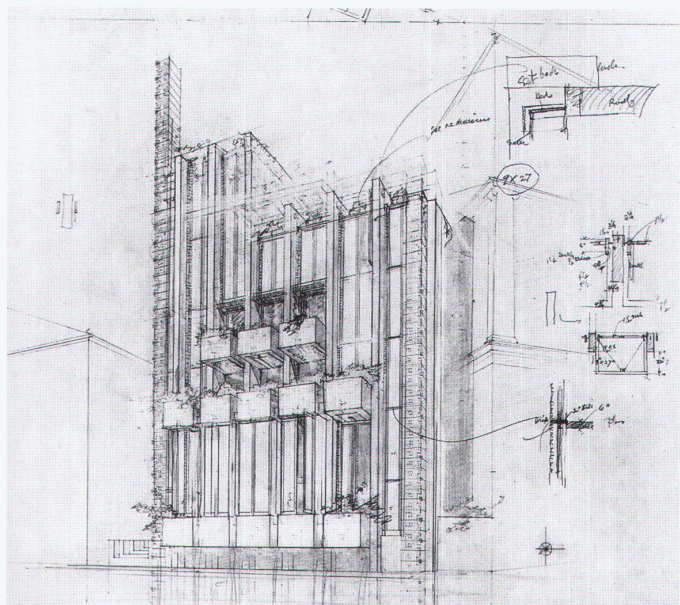
**Jede Vertragspartei kann jederzeit mit sofortiger Wirkung vom Architektenvertrag zurücktreten. Kündigt der Bauherr, steht dem Architekten nur ausnahmsweise Ersatz für den entzogenen Auftrags- teil zu. Die gesetzlichen Regeln sind zwingend – andere Abmachungen ungültig.**

Der Bauherr beauftragt den Architekten mit der Planung für eine Grossüberbauung. Die Parteien vereinbaren die SIA-Ordnung 102 für Leistungen und Honorare (LHO 102). Bevor der Architekt seinen Auftrag erfüllt hat, zieht sich der Bauherr zurück. Der Architekt, der für die vorgesehenen Aufgaben Kapazitäten bereitgestellt hat, ist ohne Arbeit. Was dann?

1. Das Bundesgericht unterstellt Architektenverträge dem Auftragsrecht. Sie können somit jederzeit widerrufen werden. Die sofortige Auflösung des Vertrages ist an keine Voraussetzung gebunden, eine Begründung nicht erforderlich. Dieses Kündigungsrecht ist zwingend und darf vertraglich nicht beschränkt werden – auch nicht durch die Vereinbarung einer Konventionalstrafe. Art. 1.14 LHO 102 korrespondiert damit.
2. Der Architekt hat immerhin Anspruch auf das vereinbarte Honorar für bereits erfüllte Vertragsteile sowie den Ersatz angefallener Nebenkosten. Diesem Grundsatz entspricht Art. 1.14.2 LHO 102. Er stellt dazu auf die vertragsgemäss erbrachten Leistungen ab, d.h. diejenigen Arbeiten, die der Architekt bis zum Vertragsrücktritt vernünftigerweise hat erbringen müssen. Für Vorleistungen kann der Architekt kein Honorar fordern. In der Regel hat es damit sein Bewenden.
3. Die alte SIA-Norm 102 gewährte bei vorzeitiger Auflösung des Vertrages allgemein einen Honorarzuschlag. Die geltende LHO macht diesen Anspruch davon abhängig, ob der Widerruf zur Unzeit erfolgt ist. Wann diese vorliegt, lässt die LHO 102 allerdings offen. Gerichte nehmen Unzeit dann an, wenn der Bauherr widerruft, ohne dass der Architekt einen sachlich vertretbaren Grund geliefert hat und die Vertragsauflösung bezüglich Zeitpunkt und getroffener Dispositionen nachteilig ist. Ein Nachteil liegt z.B. dann vor, wenn der Architekt auf andere Mandate verzichtet hat oder um die Chance gebracht wird, nach aufwendiger Planungsarbeit während der späteren rationalen Bauphase auf seine Rechnung zu kommen.
4. Neben der Unzeit fordert die LHO 102 für den Honorarzuschlag von 10% (Art. 1.14.3) zusätzlich, dass den Architekten an der Vertragsauflösung kein Verschulden trifft. Liegen etwa Terminverzögerungen vor, entfällt dieser Anspruch. Der Zuschlag von 10% bei unzeitigem, unverschuldetem Widerruf des Auftrags berechnet sich auf dem Honorar, das auf denjenigen Teil entfallen wäre, der nicht mehr zur Ausführung gelangt. Ein besonderer Schadennachweis ist nicht notwendig. Der kündigende Bauherr hat zu bezahlen, ohne dass dem Architekten wirklich Schaden entstanden sein muss. Will der Architekt mehr verlangen, muss er das Verschulden des Bauherrn und den Schadenbetrag beweisen. Das dürfte schwer fallen.

Selbstverständlich kann auch der Architekt das Auftragsverhältnis widerrufen. Dann steht ihm das Honorar für die vertragsgemäss erbrachte Leistung zu, ebenso der Nebenkostenersatz. Die LHO kennt für diese Fälle aber keine Zuschläge.

Thomas Heiniger



Palazzo Masieri, Venedig, 1953. Architekt: F. L. Wright

chitektur nur noch selten zu finden ist: der militante Kritiker. Ein Kritiker, der nicht keimfrei und neutral bleibt vor den architektonischen Tatsachen, sondern sie interpretiert, der Stellung bezieht, zuweilen auch im Übermass. Gemeint ist ein Kritiker, für den das Schreiben über Architektur gleich wichtig ist wie das

Bauen, ein Schreiben, bei dem Geschichte, Theorie und Kritik untrennbar miteinander verbunden sind in wechselseitiger Beziehung und dessen Ziel, das einzige ist, was wirklich zählt: der architektonische Entwurf.

Paolo Fumagalli. Übersetzung aus dem Italienischen: Christa Zeller

sind Mario Bottas pseudotheoretischen Spitzfindigkeiten irrelevant.» Frage: «Gibt es Ihrer Ansicht nach eine Identität zwischen der äusseren Form und dem Innenraum eines Gebäudes und wie ist sie beim Modell von Botta gelöst?» Antwort: «Identität, nein. Einklang, ja. Das Innen-Aussen stösst auf das Aussen-Innen. Beim hölzernen Modell kann davon nicht die Rede sein.»

Mario Botta spricht im Zusammenhang mit seinem Modell von «einer durchdachten Verrücktheit im Grau der Verfahren und Vorschriften, welche die Erneuerung der zeitgenössischen Stadt bedingen». Zevi tut dies mit der Bemerkung ab: «Mario Botta ist ein ganz normaler Architekt, ein Konformist und als solcher erfolgreich. Von Verrücktheit findet sich bei ihm keine Spur.»

400 Kubikmeter Holz wurden in 32 000 Tafeln zersägt. 35 000 Pläne waren für die Projektierung erforderlich gewesen. Hundert Personen mussten beschäftigt werden, und über drei Millionen Franken wurden ausgegeben. «Wie hätten Sie», wurde Zevi gefragt, «diese Summe angelegt, um Borromini zu feiern?» «Meiner Ansicht nach hätte man das Geld besser dazu verwendet, um die Tessiner Architekturschule abzubrechen, dem Erdboden gleichzumachen und auszuradieren», lautete die dringende Empfehlung des grossen Kritikers.

Immerhin hat man in den Tessiner Architektenkreisen das Interview so ernst genommen, dass sich Livio Vacchini dazu veranlasst sah, seinem Freund Mario einen solidarischen Leserbrief in derselben Tageszeitung zu widmen. c.z.

## Dölf Pfau gestorben

Dölf Pfau, der Gründer der international renommierten Architekturzeitschrift «Bauen+Wohnen», die Ende der Vierzigerjahre erstmals erschien und 1980 mit der Zeitschrift «Werk» fusioniert hat, ist am 10. Februar dieses Jahres, kurz nach seinem 91. Geburtstag gestorben.



Dölf Pfau gemalt von Varlin, 1959.  
In Privatbesitz.

## DAM: Ein Ende der Krise?

**Seit Jahren schon trudelt das Deutsche Architektur-Museum (DAM) in Frankfurt am Main von einer Krise zur andern. Jetzt soll eine neue Direktorin das Blatt wenden.**

Das 1984 eröffnete, von der Stadt Frankfurt zunehmend halbherzig getragene Museum war mehrfach gefährdet. Mitte der Neunzigerjahre, am Ende der Amtszeit des Direktors Vittorio Magnago Lampugnani, wurde sogar eine Schliessung erwogen. Unter Lampugnani's Nachfolger Wilfried Wang führte die mangelnde Unterstützung aus dem städtischen Haushalt zur totalen Abhängigkeit von Sponsoren – mit ersichtlichen Folgen für die Qualität des Ausstellungsprogramms.

Nun wird im Sommer kein Architekt oder Kunsthistoriker die Leitung des DAM übernehmen, sondern eine Quereinsteigerin. Ingeborg Flagge, Jahrgang 1942, hat Archäologie studiert und sich vor allem als langjährige Chefredaktorin der BDA-Zeitschrift «Der Architekt» sowie als Autorin und Herausgeberin zahlreicher Fachbücher einen Namen gemacht. Besonders beachtet wurde 1992 der Sammelband «Architektur und Demokratie». Flagge, derzeit noch Professorin für Baugeschichte

in Leipzig, möchte «das DAM wieder stärker zu einem Diskussionsforum für Planen und Bauen machen». Zum einen will sie das Museum den Architekturlehrstühlen der deutschen Hochschulen als Ausstellungs-ort anbieten, zum anderen junge Architektinnen und Architekten einladen.

Ingeborg Flagge bekennt offen, dass sie die zukünftigen Aufgaben des DAM mehr im pädagogischen und weniger im musealen Bereich sieht: «Ich habe keine Angst vor populären Vorträgen.» Im Vergleich zu ihren drei Vorgängern – dem «postmodernen» Feuerkopf Heinrich Klotz, dem historisierenden Feingeist Lampugnani und dem Spendensammler Wang – wäre dies wiederum eine ganz andere Weichenstellung für das Museum. Letztlich hängt aber alles vom schnöden Geld ab: Flagge wird ihre «Erneuerung» des DAM nur verwirklichen können, wenn Frankfurt dem städtischen Museum finanziell und kräftig unter die Arme greift. Wolfgang Jean Stock

## Der Inselflughafen bleibt in den Sternen

**Kurz vor Weihnachten hat das holländische Kabinett beschlossen, den nationalen Flughafen Schiphol doch nicht auf eine Insel in der Nordsee umzusiedeln, jedenfalls nicht in absehbarer Zukunft.**

Dutzende von Studien – darunter jene von OMA, die wir in der Januar-Nummer vorgestellt haben – hatten die Fakten geliefert, aufgrund derer Verkehrsministerin Netelenbos Bilanz ziehen musste: Das Inselflughafen-Szenario ist nur dann sinnvoll, wenn die Zunahme des Luftverkehrs die heutigen Schätzungen weit übertrifft. Am schwersten wogen dabei die zu erwartenden Kosten. Schätzungen ergaben Defizite in der Höhe von 25% bis 40% der Investitionen von rund 50 Milliarden Gulden (ungefähr 35 Milliarden Franken). Auch andere Risikofaktoren sind noch ungenügend abgesichert: Ausserhalb der 12-Seemeilen-Zone der Territorialgewässer dürfen die Niederlande zwar eine Insel anlegen, aber keine Start- und Landegenehmigungen erteilen. Innerhalb dieser Zone nimmt die Vogeldichte und damit die Gefahr von – nicht nur für die Vögel fatalen – Kollisionen stark zu.

Das Kabinett musste seinen Entscheid fällen, kurz nachdem es Anfang Dezember mit knapper Not eine Koalitionskrise überlebt hatte. Gegen den Willen von Premierminister Wim Kok hatte das Parlament beschlossen, Erdgasbohrungen im Wattenmeer unter keinen Umständen zuzulassen. Der Gedanke, dass der neue Flughafen auch nur marginale Verwirbelungen der delikaten Meeresströmungen in diesem Naturreservat verursachen könnte, hat den Politikern wohl zusätzlich die Hölle heiss gemacht.

Schiphol muss also innerhalb der Grenzen des heutigen Stand-

ortes wachsen. Im Jahre 2003 soll eine fünfte Piste in Betrieb genommen werden, bei Bedarf später eine sechste. Die Flugbewegungen pro Jahr werden von heute 416 000 auf rund 600 000 im Jahr 2010 zunehmen. Neue Anflugrouten, der Einsatz von besseren Flugzeugen und der Abbruch von Wohnungen in der Umgebung des Flughafens sollen Lärmbelastung und Luftverschmutzung innerhalb der heutigen Grenzwerte halten. In Zukunft will man die Umweltbelastungen nicht mehr aufgrund der Anzahl von Flugbewegungen berechnen, sondern vor Ort messen, wodurch die Anzahl möglicher Starts und Landungen – glaubt man den Experten – bedeutend heraufgeschraubt werden kann.

Die Umweltorganisationen, die sich schon vor geraumer Zeit unter Protest aus den Verhandlungen um die Zukunft von Schiphol zurückgezogen haben, reagieren ungläubig auf solche Rechenkunststücke. Andere Kritiker befürchten, dass die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs das heute schon überlastete Verkehrsnetz in der Umgebung von Amsterdam vollends lahm legen könnte.

Wie dem auch sei – die urbanistischen Möglichkeiten, die ein Inselflughafen der Randstadt gemäss OMA eröffnet hätte, bleiben vorläufig Sciencefiction. Und bis in dreissig Jahren hat hoffentlich jemand ein geräusch- und abgasfreies Superflugzeug erfunden.

Urs Primas

