Schönes neues Fahrerlebnis : "Mobility - A Room with a View", ein Rückblick auf die 1. Architekturbiennale Rotterdam, (7. Mai bis 7. Juli 2003)

Autor(en): **Bokern, Anneke**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **90 (2003)**

Heft 7/8: **et cetera**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-67121

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schönes neues Fahrerlebnis

«Mobility – A Room with a View», Ein Rückblick auf die 1. Architekturbiennale Rotterdam, (7. Mai bis 7. Juli 2003)

Jedes Raumelement in den Niederlanden hat einen Namen, nur die Schnellstrassen nicht. Während man Flüsse, Strassen und Brücken möglichst bildhaft benennt, werden die Autobahnen lediglich numeriert. Diese kreative Vernachlässigung hält das Team der Internationalen Architekturbiennale Rotterdam für symptomatisch: Obwohl Mobilitätsrouten eine immer grössere Rolle in unserem Leben spielen, werden sie noch immer als rein technische und organisatorische, nicht aber als gestalterische Aufgabe betrachtet. Architekten bleiben bei der Verkehrsplanung bisher aussen vor.

Mobilität ist deshalb das Thema dieser ersten Ausgabe der Biennale, die vor einigen Jahren von Kristin Feireiss, damals Direktorin des Niederländischen Architekturinstituts, erdacht und nun unter Leitung von Francine Houben vom Architekturbüro Mecanoo realisiert wurde. Es ist sicher kein allzu neues Thema, aber seine anhaltende Brisanz wird den Bewohnern internationaler Ballungszentren täglich ins Bewusstsein gerufen. So auch in den Niederlanden, wo sich jeden Tag ein Stau nach dem anderen über die von Industriebauten gesäumten Autobahnen der Randstad wälzt. Mobilität ist gleichzeitig ein Lebensstil und ein Problem der Moderne.

Francine Houben, ihres Zeichens Professorin für Mobilitätsästhetik an der TU Delft, beschäftigt sich schon seit 1998 mit dem Thema, allerdings vor allem auf nationalem Level. Ihre vor zwei Jahren publizierte Studie «Holland Avenue» bildet den Ausgangspunkt der Biennale. Houben und einige Mecanoo-Mitarbeiter fuhren für die Studie mit kamerabestückten Autos durch die Randstad und nahmen auf, was der Autofahrer aus seinem «Room with a View» heraus sieht. Für die Ausstellung «World Avenue», die nun im NAI zu sehen ist, machten Universitätsteams aus neun internationalen Metropolen es ihnen nach, filmten jeweils 100 Kilometer Mobilitätslandschaft in ihrer Stadt und lieferten zusätzlich einen Entwurfsvorschlag für einen 10 Kilometer langen Abschnitt der Strecke.

Autobahn, Mexico



Bild: pd Biennale Rotterdam

Visuell-ästhetische Perspektive

So verschieden die Städte, so unterschiedlich ihr Umgang mit dem Mobilitätsproblem. In Mexico City, wo Kunstwerke die Autobahn säumen, ist die Luftverschmutzung so gross, dass es wöchentliche Fahrverbotstage gibt. In Jakarta müssen in jedem Auto mindestens drei Personen sitzen, um sich durch das riesige Konglomerat aus zusammengewachsenen Dörfern bewegen zu dürfen. Und durch das chinesische Pearl River Delta läuft eine aufgeständerte Schnellstrasse,



Bild: pd Biennale Rotterdam

U-Bahn, Tokyo

unter deren schützendem Dach sich eine Vielfalt von urbanen Funktionen angesiedelt und von dem verschatteten Raum Besitz ergriffen hat.

In dieser Ausstellung wird bereits der Grundtenor der Biennale offensichtlich: Mobilität ist hier gleichbedeutend mit Automobilität – lediglich das Team aus Tokyo widmete sich der U-Bahn – und wird vornehmlich aus visuell-ästhetischem Blickwinkel untersucht. Und so beschäftigen sich auch die Entwurfsvorschläge grösstenteils mit dem Erscheinungsbild des Stadtraums entlang der Schnellstrassen, nicht aber mit dem Wesen der Mobilitätsrouten selbst. Einzige Ausnahme ist Mexico City, dessen Team originelle Vorschläge zur Synthese von Stadtleben und Autobahn liefert.

Die Entwürfe spielen in «World Avenue» aber nur eine Nebenrolle und gehen im Multimedia-Spektakel der Film- und Statistik-Projektionen ohnehin beinahe unter. Auch die anderen beiden Ausstellungen im NAI – Studentenprojekte zur niederländischen Autobahn A13 sowie eine Videopräsentation mobilitätsbezogener historischer Stadtplanungen – sind eher theoretischer Natur. Der praxisorientierte Teil der Biennale findet dagegen im ehemaligen Lagerhaus Las Palmas auf der Hafenhalbinsel Kop van Zuid statt.

Wo früher Kakaobohnen und Bananen lagerten, ist nun ein Sammelplatz für Entwürfe zum Thema Mobilität entstanden. Architekten, Planer und Künstler aus aller Welt durften für diesen «offenen» Teil der Biennale entsprechende Projekte einsenden. Eine Jury suchte 140 Entwürfe aus, die nun ohne ersichtliche Kategorisierung oder Bewertung gezeigt werden. Hier liegt gleichzeitig die Schwäche und die Stärke des sogenannten «Mob_Lab»: Einerseits verwirrt und überfüttert die ungeordnete Fülle an Projekten, andererseits ergeben sich erfrischende Konfrontationen. Entwürfe von Architekturstars wie Rem Koolhaas, MVRDV oder Massimiliano Fuksas treffen auf solche von völlig unbekannten jungen Büros; realistische Projekte wie der Flughafen Eindhoven von KCAP hängen neben verrückten Science-Fiction-Utopien wie den «Parasites» von Remote-Controlled. Dem Besucher wird kein roter Faden in die Hand gegeben, er muss seine Schlussfolgerung aus dem Gesehen alleine ziehen.

Das Problem zum Konzept erhoben

Einige grössere Linien lassen sich dennoch aus dem Sammelsurium destillieren. So gilt die Aufmerksamkeit vieler Entwerfer der Verdichtung des Sprawls, der sich rund um die Schnellstrassen breitmacht, und auch das Aufbrechen der Monofunktionalität von Verkehrsstrukturen ist ein beliebtes Thema. Auffällig viele Niederländer resignieren scheinbar angesichts der ständig verstopften Randstad und erheben das Problem zum Konzept: Zum Beispiel mit dem «FileKit» von Artgineering, einem Unterhaltungs-Set für Stauopfer, oder dem Projekt «Slow Speed City» von YDA, bei dem in ganz Holland eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h eingeführt und Langsamkeit zum Prinzip gemacht werden soll.

Nur wenige Projekte setzen sich jedoch mit der Frage nach neuen Formen von Mobilität auseinander. Eine der wenigen Ausnahmen ist «Zoomtown» von Peter Haimerl: eine überraschend konsequent ausgearbeitete Zukunftsvision, in der alle wichtigen europäischen Städte durch eine Hochgeschwindigkeitslinie zu einer grossen Metropole vernetzt sind. Wesentlich zahlreicher sind dagegen die Entwürfe, welche in Francine Houbens Fachgebiet «Mobilitätsästhetik» fallen. So wollen die Landschaftsplaner von West 8 den holländischen Horizont mit riesigen Kuhsilhouetten verschönern, und das Rotterdamer Büro Maxwan hat ein psychedelisches Tunnelwandbild entworfen. Auf die Frage, was das Ziel von «Anamorphose Revisited» sei, antworten Maxwan demgemäss: «Ein wunderschönes Fahrerlebnis zu schaffen» – und beschreiben damit treffend das Ziel eines Grossteils der Projekte bei dieser Biennale. Ob man damit den Anspruch der Architekten auf Einbeziehung in die Verkehrsplanung rechtfertigen kann, wie die Biennale es eigentlich beabsichtigt, bleibt fraglich. Anneke Bokern