

Imaginäre Architektur

Autor(en): **St. Florian, Friedrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 10: **Abfertigungssysteme und Flughafenempfangsgebäude = Systèmes d'enregistrement et bâtiments de réception des aéroports = Dispatching systems and airport terminal buildings**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333334>

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.

zweistöckigen alten Kyoto-Reihen-
häusern begrenzt; durch geschickte
Staffelung, unter Ausnutzung der
vorhandenen Topologie, wird dieser
Häuserzug viel zu lang, zu langweilig.
Er wird quasi zum Wegweiser.

e) Der Raum des Kiyomizu-Abkür-
zungsweges (5) ist beidseitig von
den gleichen zweistöckigen Reihen-
häusern gefaßt, und man hat kon-
stant vom Anfang bis zum Ende die
Silhouette der Kiyomizu-Pagode vor
bewaldetem Hintergrund als Anreiz
oder «Augenstop» in Bewegungs-
richtung vor sich.

Das Raumerlebnis auf einem vollen
Rundgang im eigentlichen Tempel-
bezirk ist nicht so sehr durch eine
klare hierarchisch saubere Anein-
anderreihung von Einzelräumen,
sondern mehr durch ein Ineinander-
fließen von Einzelräumen charak-
terisiert; es läßt sich wohl auch hier
die grundlegende Weg-Ort-Gestal-
tungsdialektik entsprechend der
Bewegung—Ruhe—Umwelterlebnis-
dialektik erkennen, doch ist diese
Dialektik räumlich nicht so klar
herausgearbeitet, da ihr religiös
nicht dieselbe Bedeutung der Auf-
bereitung einer profanen in eine
zunehmend heiligere Welt wie bei
reinen Shinto-Schrein-Anlagen zu-
kommt.

Zwei psychologische Umweltgestal-
tungstricks werden hier mit größtem
Erfolge ausgespielt:

a) Das konstante lineare Ineinander-
fließen oder Verschmelzen von
Einzelräumen bewirkt praktisch, daß
der Pilger dauernd weitergeleitet
wird und weder zu einem kurzfristi-
gen Einhalten noch zu einer Haupt-
rast eingeladen wird. Das wird be-
sonders bei der Ankunft auf der
Butai, der «Tanz- oder Aussichts-
bühne» des Hondo, der Haupthalle
(11) erlebbar; ein herrlicher Aus-
blick über einen Großteil Kyotos
verleitet ihn zur Annahme, er hätte
tatsächlich eine Art «Ziel» erreicht.
Doch da erschließt sich tief unter
ihm eine neue Attraktion: der Oto-
wa-Wasserfall, tief unter dem Oku-
No-In (16), dem «Innersten Bau»,
vor dem sich Pilger erfrischen und
tummeln. Eine klar sichtbare lange
Treppe führt zu dieser neuen Attrak-
tion hinab; aber an diesem klar als
Ort ausgebildeten Ruhe-Raum an-
gekommen, wird er sofort wieder
von einem mit Ahornbäumen bal-
dachinartig überdachten Weg-Raum
zum Weiterziehen angeleitet. Er hat
praktisch – und das ist wohl echt
buddhistische Logik – für sich selbst
durch konkrete Erfahrung heraus-
zufinden, daß letzten Endes Weg
und Ort, Weg und Ziel, Ruhe und
Bewegung dasselbe, das heißt, nur
zwei verschiedene Modalitäten eines
größeren Ganzen sind.

b) Für die meisten Pilger ergibt sich
wohl der größte Schock in dem
Augenblick, wo er erkennt, daß er –
ohne es auch nur zu ahnen – plötz-
lich an seinen Ausgangspunkt (19)
zurückgekehrt ist. Die durchschrit-
tene Raumfolge hat ihn jeder Orien-
tierung beraubt. Die Tatsache be-
steht, doch wie dies raumpsycho-
logisch im einzelnen erreicht wor-
den ist, ist mir noch unklar.

Das Umweltserlebnis als Ganzes
wird in der Erinnerung eines Pilgers
immer eines einer zu einer komplet-
ten Einheit verschmolzener Raum-
folge sein.

(Der dritte Teil dieses Beitrages
wird in Heft 11/68 erscheinen.)

Friedrich St. Florian, Rom

Imaginäre Architektur

Die Raumgebilde der luftgebundenen
Transportsysteme

Es gibt heute im Luftraum über
großen Städten Raumgebilde, die
man als imaginäre Architektur be-
zeichnen kann. Es sind dies die so-
genannten «Holding Areas» oder
Warteräume, in denen ankommende
Flugkörper zunächst in vielgeschos-
sigen Spiralen geordnet und dann
zu den Landeplätzen gesteuert wer-
den. Im Luftraum über New York
existieren zum Beispiel acht solche
Raumgebilde, die Rückstauwarte-
räume für den John-F.-Kennedy-
Flughafen nicht mitgerechnet.

Im technischen Sinn sind das Ver-
kehrseinrichtungen im Luftraum, die
durch die zunehmende Dichte im
Flugverkehr notwendig geworden
sind.

Über diesen rationalen Zusammen-
hang hinaus faszinieren das Raum-
konzept solcher Konstruktionen und
die möglichen Ansätze für kommen-
de Architekturvorstellungen.

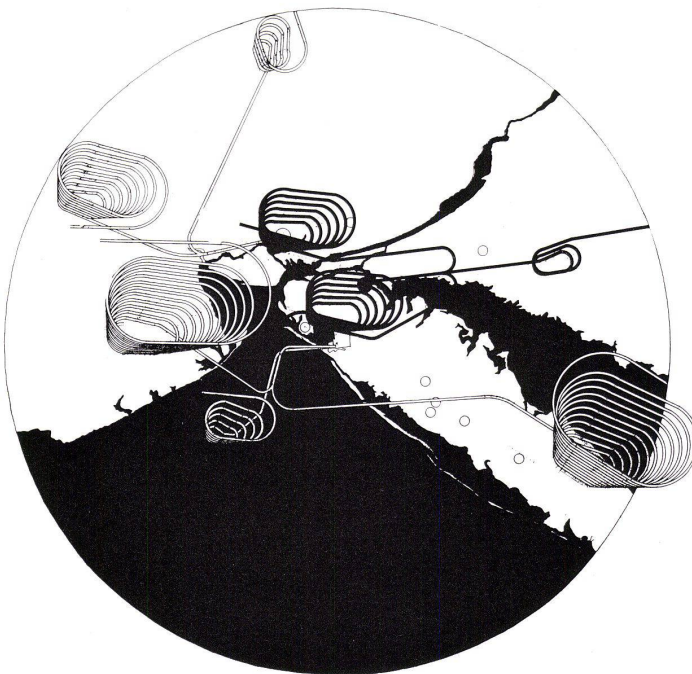
Zunächst sind zwei Eigenschaften
des Raumkonzeptes sofort erfaßbar:
Einmal fügen sich diese erzeugten
Raumgebilde durchaus allen tradi-
tionellen Definitionen der Ingenieur-
baukunst. Sie sind meßbar, haben
Dimensionen, Höhe, Breite, Tiefe,
nur daß die Raumhüllen nicht mehr
physisch existent sind, sondern nur
als Einbildung existieren. Eine zweite
Eigenschaft ist, daß diese Verkehrs-
bauten überhaupt nur dann existie-
ren, wenn sich ein Flugkörper ihrer
bedient.

Übertragen auf das Gebiet der Archi-
tektur, scheint mir das Phänomen
solcher Raumkonzeptionen ver-
heißungsvoll. Die Vorstellung einer
Architektur, die imaginär ist, das
heißt eine Architektur, die erfunden,
erzeugt und realisiert werden kann
ohne jegliche materielle Belastung
oder Begrenzung und die dennoch
mittelbar ist, ist im Augenblick
kaum mehr als ein Gedankensprung,
ein Traum, eine Hypothese. Als
Hypothese ist sie freilich Teil einer
viel umfangreicheren Entwicklung,
die sich in der Transformation des
Menschen selbst vollzieht. Mit der
zunehmenden Ausdehnung des
menschlichen Erfahrungs- und Er-
lebnisbereiches gewinnt das Phäno-
men der Imagination neue Dimen-
sionen.

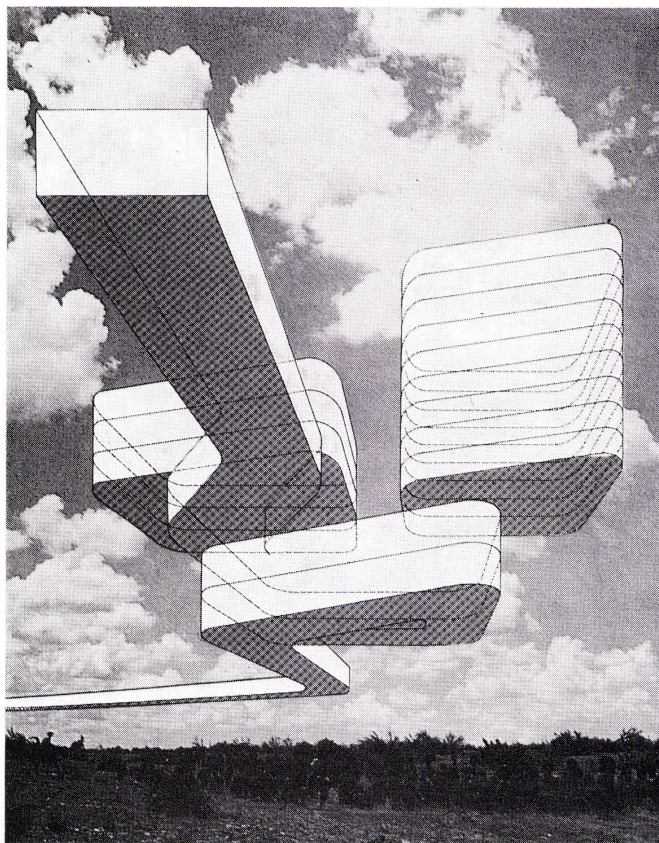
1
«New York Bird Cage». Die Anordnung
der Warteräume im Luftraum über
New York. Der Radius ist 50 Meilen.

2
«Waiting Rooms». Imaginäre Architektur.
Montage, 1968.

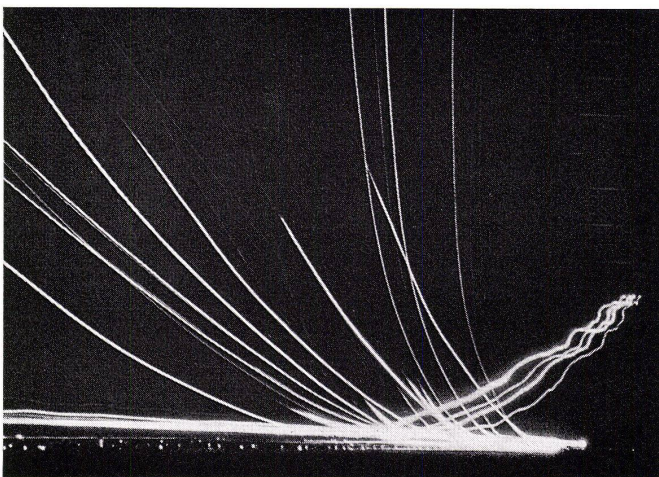
3
Imaginäre Kraftlinien luftgebundener
Transportsysteme. John-F.-Kennedy-
Flughafen. In einer mittleren Verkehrs-
stunde befinden sich ungefähr 300 bis
500 Flugkörper innerhalb des «New York
Bird Cage».



1



2



3