

# **Konzentrat urbaner Funktionen : Gesamtplan und Einzelprojekte für Euralille**

Autor(en): **Koolhaas, Rem**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **80 (1993)**

Heft 4: **Funktionale Stadt? = Ville fonctionnelle? = Functional city?**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60841>

## **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.library.ethz.ch)

# Konzentrat urbaner Funktionen

## Gesamtplan und Einzelprojekte für Euralille

Euralille kennzeichnet einen neuen europäischen Knotenpunkt, einen Ort, wo sich europäisch vernetzte Schnellbahn- und Strassensysteme, der Ärmelkanal-Tunnel mit nationalen und regionalen Verkehrsverbindungen kreuzen. Neben der alten City von Lille wird dieses «goldene Triangle» von Europa als urbaner Schmelzriegel entstehen. Aus zahlreichen Wettbewerben und Studien wurde das stadtplanerische Gesamtprojekt von OMA\* ausgewählt. Es basiert auf einer funktionellen Struktur eines urbanen Zentrums, das sich stark an traditionelle spätmoderne Konzeptionen der sechziger Jahre anlehnt. Der Addition von Funktionen und Nutzungen entspricht ein Nebeneinander von spezialisierten Einzelbauten und Aussenräumen. Die städtebauliche Komposition ist diesbezüglich ein direktes Abbild eines Programms, das an einem Ort neue und alte städtische Funktionen konzentriert. Im offensichtlich pragmatisch-funktionalen Gesamtplan erscheint die «dekompositorische» Architektur aufgesetzt wie ein Beiwerk: als gälte es, der «Instabilität» und dem «Chaos» zeitgenössischer Urbanität eine Hommage zu erweisen, folgen die formalen Gesten einer Theorie, die in der planerischen Praxis nicht bestätigt wurde.

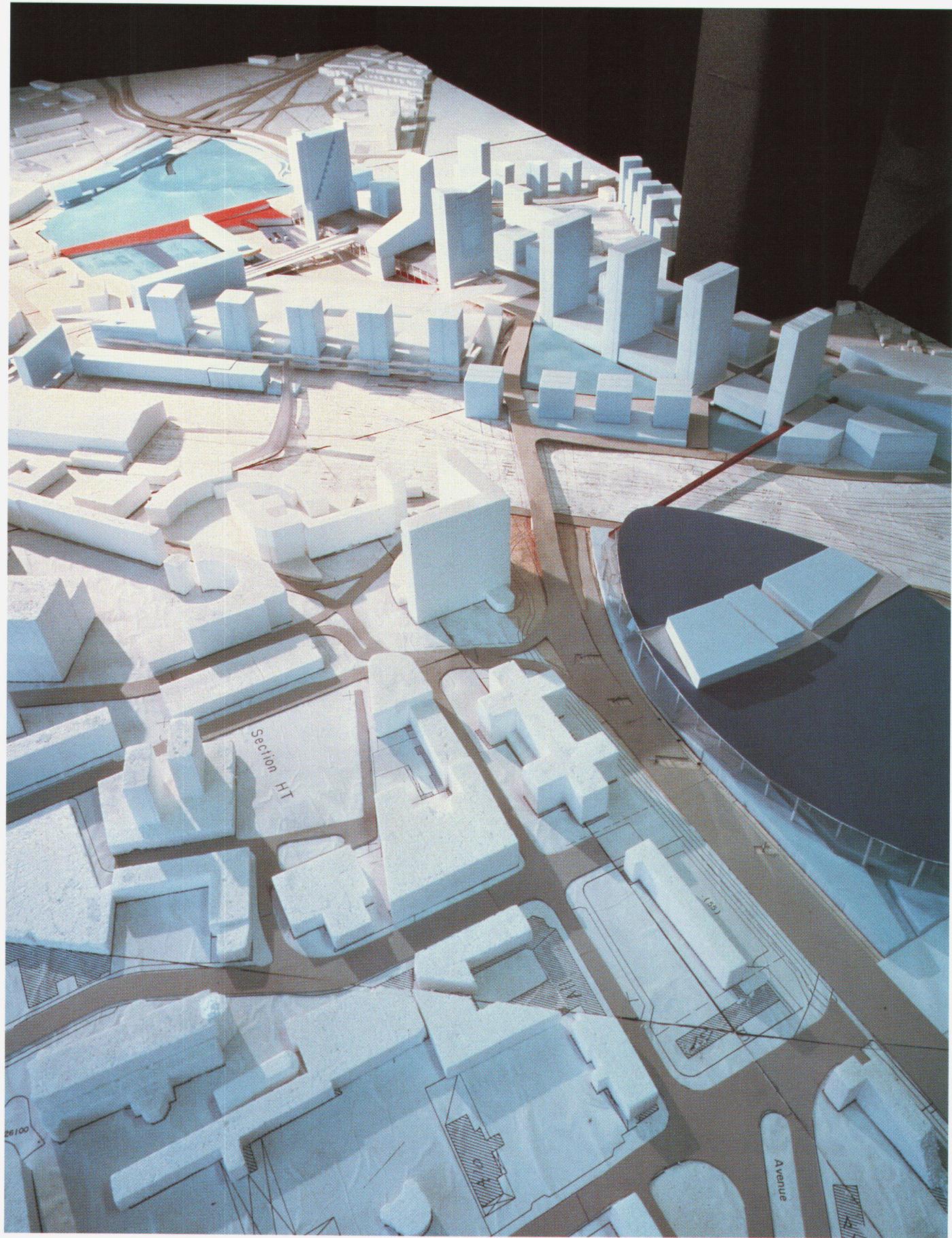
## Plan général et divers projets pour Euralille

Euralille désigne une nouvelle agglomération européenne, un lieu où se rejoignent plusieurs réseaux européens de trains rapides et de voies routières et où se raccordent le tunnel sous la Manche et des axes de communication nationaux et régionaux. A côté de la vieille cité de Lille, un creuset urbain est en train de naître qui doit devenir le «triangle d'or» de l'Europe. Le projet urbanistique d'ensemble de OMA\* a été choisi parmi de nombreux concours et séries d'études. Il s'appuie sur la structure fonctionnelle d'un centre urbain largement inspiré des conceptions de la fin du moderne des années 60. L'addition des fonctions et des activités se traduit par la juxtaposition de bâtiments spécialisés et d'espaces extérieurs distincts. En ce sens, la conception urbanistique reflète directement un programme concentrant en un lieu des fonctions urbaines nouvelles et anciennes. Dans ce plan fonctionnel général se voulant manifestement pragmatique, l'architecture «décomposée» apparaît comme surajoutée, comme accessoire: comme s'il s'agissait de rendre hommage à «l'instabilité» et au «chaos» de l'urbain contemporain, les gestes formels suivent une théorie qui n'a pas été confirmée dans la planification pratique.

## Overall Plan and Individual Projects for Euralille

Euralille is the name of a new European centre, a place where the European network of express trains and road systems and the channel tunnel intersect with national and regional traffic connections. This “golden triangle” of Europe represents an urban melting pot situated beside the old city of Lille. The overall urban project by OMA\* was selected from numerous competitions. It is based on a functional central urban structure which has a great deal in common with traditional late modern concepts from the 1960s. The inclusion of additional functions and utilisations goes hand in hand with the co-existence of specialised individual buildings and exterior spaces. In this respect, the urban composition is a direct copy of a programme in which old and new urban functions are concentrated in one place. In the apparently pragmatic and functional overall plan, the “decompositional” architecture seems out somewhat artificial, like a kind of by-product: as if it were intended to pay homage to the “instability” and “chaos” of contemporary urbanity, the formal gestures follow a theory which the practical planning fails to confirm.

\* Planungsteam von OMA:  
G. Heintz, W.-J. Neutelings, A. Wall,  
X. de Geyter, Y. Brunier  
Ingenieure: C. Balmont, Ove Arup  
und Partner  
Teilprojekte: R. Koolhaas, D. von  
Dansik, L. Reuse, A. Zaayer, E. van  
Daele, M. Schendel, J.-W. van Kuilen-  
burg, J. Njoo, E. Arroyo Muñoz,  
F. Alkemade, S. Whiting, D. Grieco,  
W. Wilson, H. Karamine, E. Bindels,  
I. Menu, A. Lamboly, M. Vink,  
A. Alberts, S. Wittman



Im Dezember 1987 erfuhr der Bürgermeister von Lille vom Einverständnis der staatlichen Behörden, die TGV-Verbindung Paris–London–Brüssel im Zentrum seiner Agglomeration zu plazieren, statt in einem Randgebiet, wie das von den SNCF vorgesehen worden war. Das Gebiet, das vorher lediglich das Zentrum einer geophysischen Gravität im Herzen des Dreiecks der «europäischen Entwicklung» gewesen war, sollte in ein Geschäftszentrum von internationalem Interesse umgewandelt werden.

Von einem Joint-Venture-Unternehmen wurden Machbarkeitsstudien durchgeführt, die ein konstantes Gleichgewicht zwischen privaten Investoren und der Rentabilität des Projektes einerseits und den Aktionären der öffentlichen Hand anderseits sicherzustellen versuchten. Obwohl das programmatische Hauptgewicht vor allem auf den dritten Sektor verlegt wurde, war die Planung durch ihre Vielseitigkeit und Vernetzung anders angelegt als bei allen urbanen Nachkriegsprojekten.

Vier französische Teams (Vasconi, Macary, Lion, Viguer/Jodry) und vier europäische (Foster, Gregotti, Koolhaas, Ungers) erhielten den Auftrag, planerische Konzepte zu erarbeiten, die eine Körperschaft aus lokalen politischen Persönlichkeiten, Mitglieder der Verwaltungsbehörde und Mitglieder des Cercle de qualité architecturale begutachteten. Im November 1988 wurde das Team um Rem Koolhaas einstimmig gewählt.

Koolhaas fand eine Formel, unter der die aus dem Projekt Euralille entstehenden Herausforderungen zusammengefasst werden können: «Dieses Projekt basiert auf der Hypothese, dass sich Europa durch den Ärmelkanal-Tunnel und die Erweiterung des Hochgeschwindigkeitszugnetzes vollkommen verändern wird. Wenn sich diese Hypothese bestätigt, gewinnt Lille durch die vielen typischen modernen Aktivitäten erheblich an Bedeutung. Dazu kommt, dass sich durch die hybride und zeitliche Präsenz dieses gigantischen Projektes – nur

einen Steinwurf vom historischen Stadtzentrum entfernt – Aktivitäten, die vorher als peripher bezeichnet wurden, in Richtung Stadtzentrum verlegen. Unsere Aufgabe ist es, im heute existierenden Kontext einen Riesensprung in eine Zukunft zu wagen.

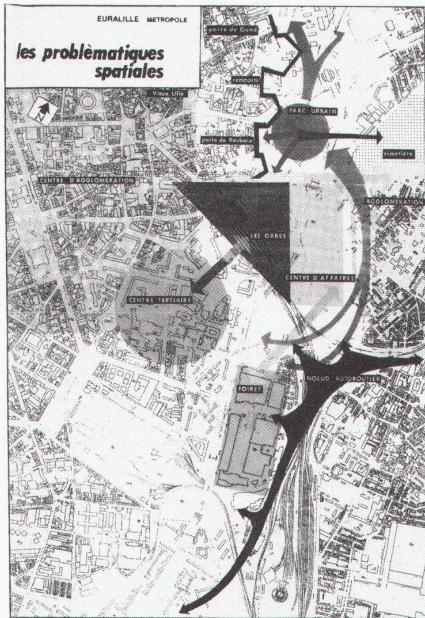
Ohne Zweifel wird sich durch das neue Europa die wirtschaftliche und kulturelle Distanz zwischen der provinziellen Stadt und der metropolen Stadt abzeichnen. Dadurch könnte sogar die sublimierte Erinnerung an eine Grenzlandschaft evoziert werden, diejenige von Stadt und Nicht-Stadt.»

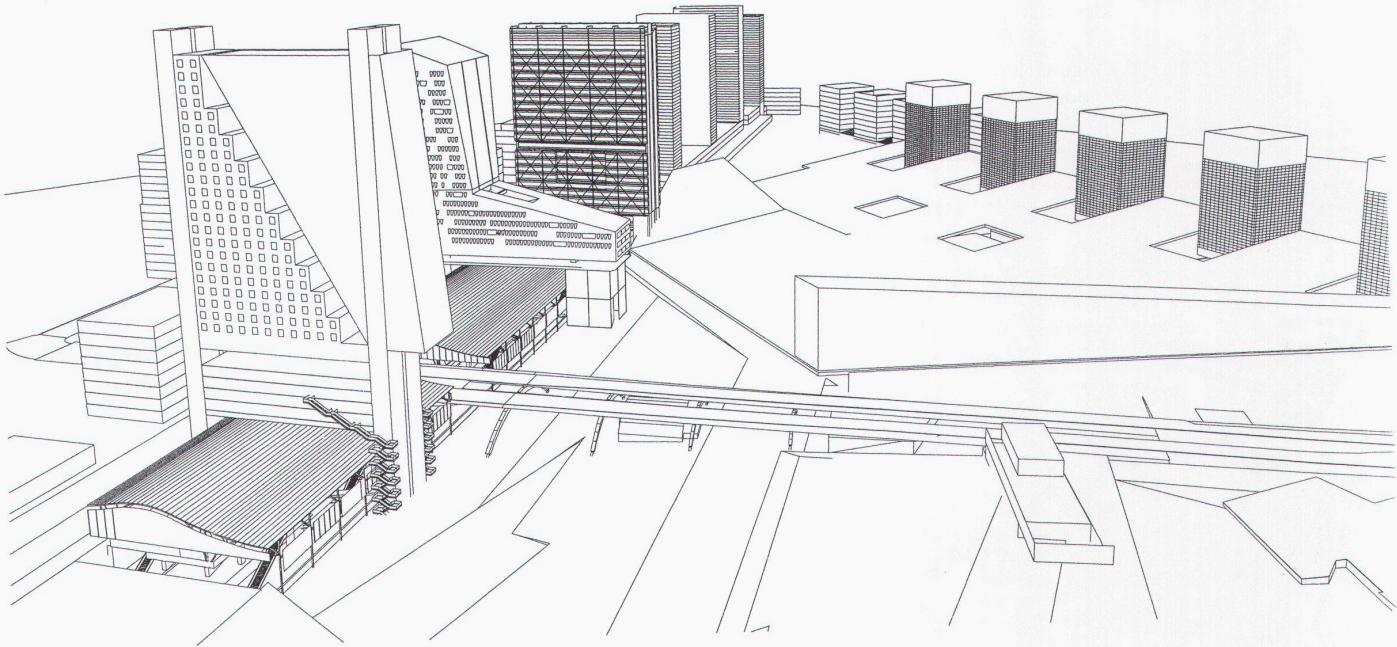
Das Projektgelände erstreckt sich auf einer Länge von zwei Kilometern entlang der TGV-Hochgeschwindigkeitsstrasse (AA, vgl. die Zeichnung auf Seite 21 unten); die maximale Breite beträgt fünfhundert Meter, die Fläche rund 70 Hektaren. Im rechten Winkel zur TGV-Linie verbindet die Rue Le Corbusier die historische Altstadt mit den Vororten (BB).

In der Mitte von Euralille liegt das grosse horizontale Segment des TGV-Bahnhofs mit seinen fünfhundert Metern Länge (CC), regelmäßig unterbrochen von den drei je hundert Meter hohen Türmen, die in der ersten Bauphase gebaut wurden: Der Hoteliturm (1), das Gebäude des Crédit Lyonnais (2) und dasjenige des französischen Welthandelszentrums (3).

Zwischen dem alten Sackbahnhof in der Altstadt (4), dem neuen regionalen Bahnhof und der Le-Corbusier-Achse liegt der «Triangle des gares», ein Business-Service-Komplex mit einer Gesamtfläche von vierzigtausend Quadratmetern (5). Der «Triangle»-Komplex findet seinen Kontrapunkt durch die zehn Hektaren Grünfläche des Stadtparks (6). Schliesslich liegt jenseits des Gewirrs der verschiedenen Bahnlinien eine weitere Dienstleistungszone mit dem Kongress- und Handelsmessezentrum «Congrexpo» (7), ebenfalls rund vierzigtausend Quadratmeter umfassend.

*Red.*

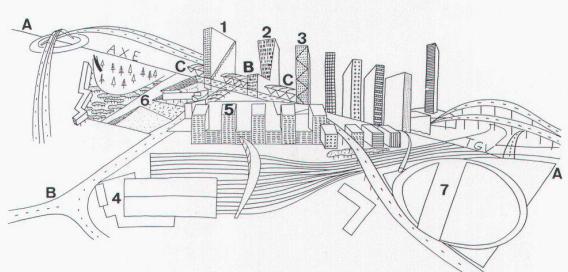


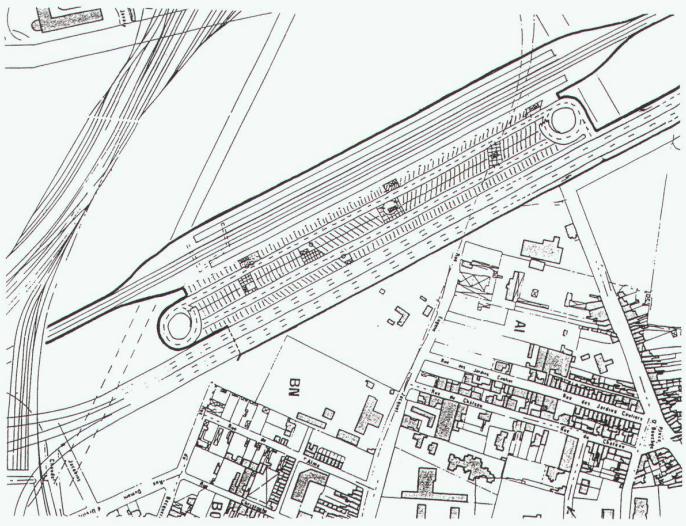
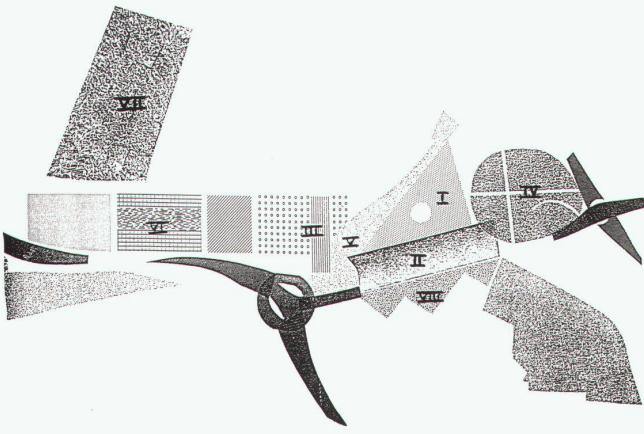


TGV (AA); Rue Le Corbusier, welche die Altstadt mit den Vororten verbindet (BB); TGV-Bahnhof (CC); Hotel (1), Crédit Lyonnais (2), World Trade Center (3), alter Bahnhof (4), Bürohäuser (5), Stadtpark (6), «Congrexpo» (7)

TGV (AA); Rue Le Corbusier reliant la vieille ville aux faubourgs (BB); Gare TGV (CC); Hôtel (1), Crédit Lyonnais (2), World Trade Center (3), ancienne gare (4), immeubles de bureaux (5), parc public (6), «Congrexpo» (7)

TGV (AA); Rue Le Corbusier which links the old part of the town with the suburbs (BB); TGV station (CC); hotel (1), Crédit Lyonnais (2), World Trade Center (3), old railway station (4), office blocks (5), city park (6), "Congrexpo" (7)





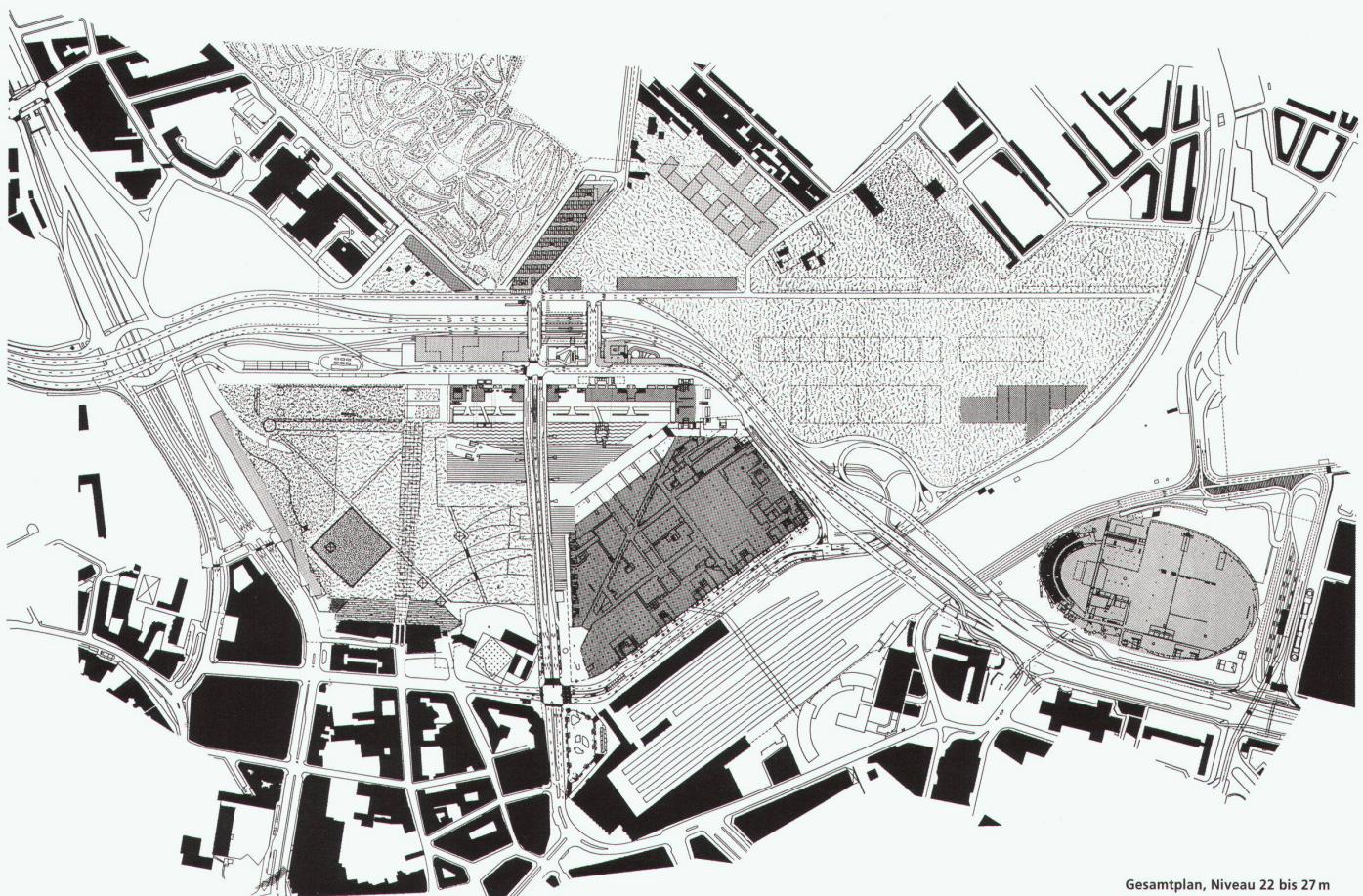
**Programm und Entwurf:** I «Forum des Gares», II Geschäftszentrum; III «Congrexpo», IV Park, V Disponibel, VI Park der Wissenschaften und der Technik; VII «Gare Saint Sauveur», VIII «Franges»

**Programme et projet:** I «Forum des Gares», II Centre d'affaires, III «Congrexpo», IV Parc, V Disponible; VI Parc des sciences et de la technique, VII «Gare Saint Sauveur», VIII «Franges»

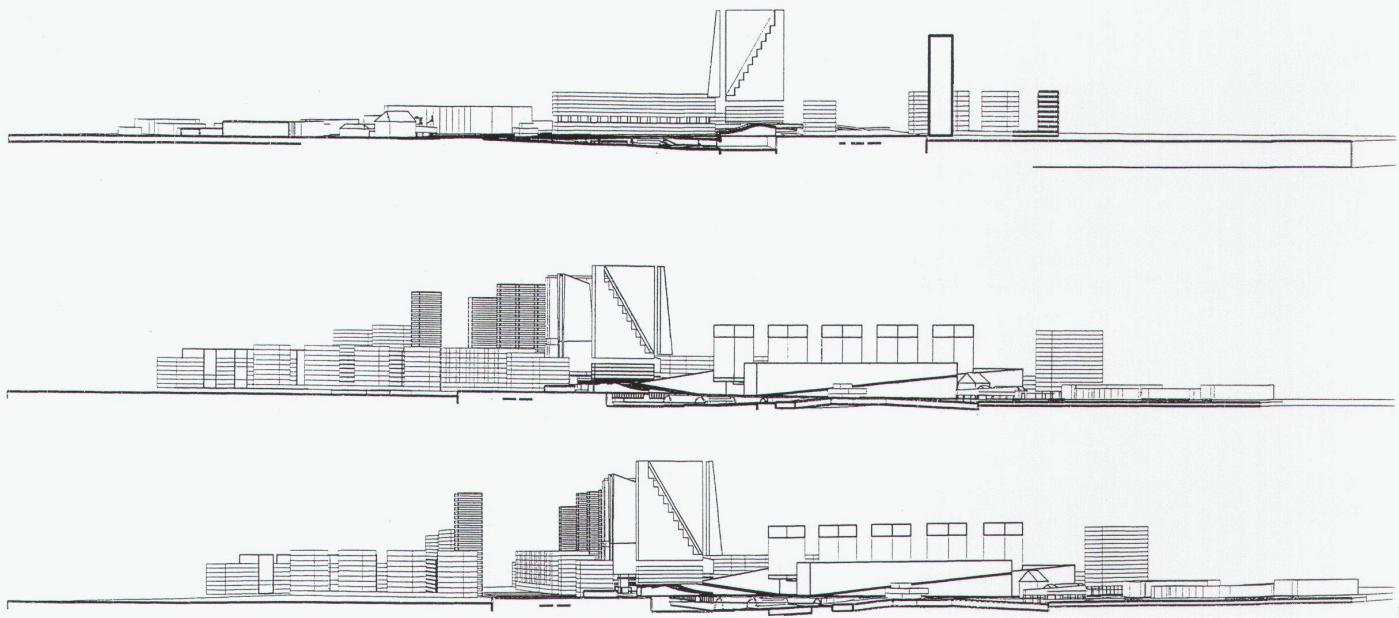
**Programme and sketch:** I "Forum des Gares", II Commercial centre, III "Congrexpo", IV Park, V Available; VI Park of Science and Technology, VII "Gare Saint Sauveur", VIII "Franges"

**Der unsichtbare Teil des Bahnhofes:**  
TGV-Infrastruktur, S-Bahn und Tiefgarage

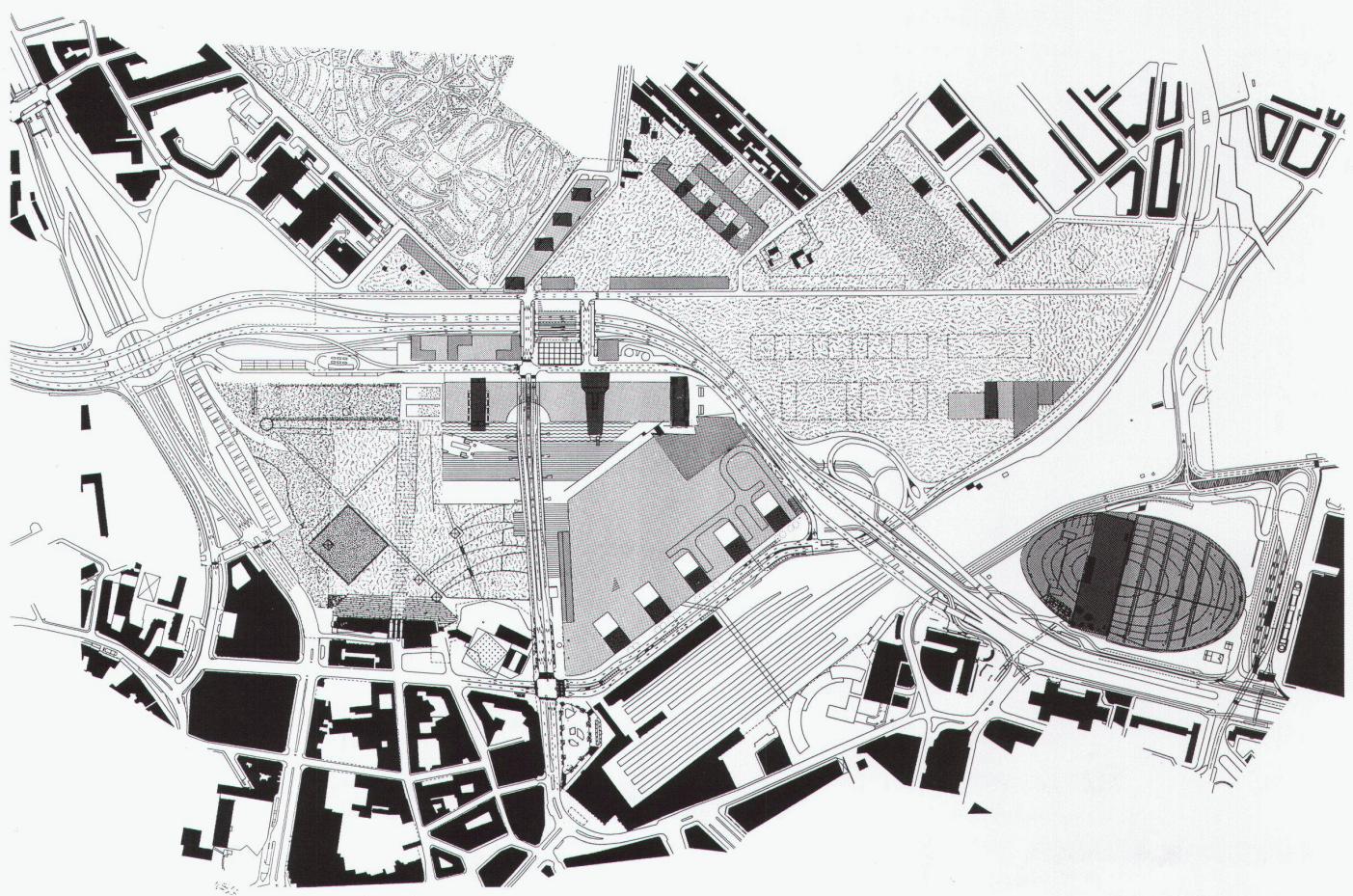
**La partie invisible de la gare:**  
infrastructure du TGV, train régional et parking souterrain  
**The invisible part of the railway station:** TGV-infrastructure, suburban line and underground car park



**Gesamtplan, Niveau 22 bis 27 m und Aufsicht**  
Plan d'ensemble, niveau 22 à 27 m et plan de toiture  
Overall plan, level 22 to 27 m and overview



Schnitte  
Coupes  
Sections



Wir hatten immer schon Zweifel an der Macht des Architekten einerseits und an der Architektur und Stadtplanung als Kunstgattung andererseits. Ganz im Gegensatz dazu waren wir in Lille gezwungen, eine Ordnung zu kreieren und die Rolle eines Städteplaners im traditionellen Sinn zu übernehmen. Wir fanden uns einer grossen Zahl von Sachzwängen gegenübergestellt. Es handelte sich um unzweckmässige Infrastruktur, mit der sehr schwierig umzugehen war. Wir mussten gegen Planungsinstrumente und bürokratische Institutionen ankämpfen, die wir mit unserem marxistischen Hintergrund der achtundsechziger Jahre schon längst veraltet geglaubt hatten.

Wie ich bereits in unserem Weissbuch über Euralille erwähnt habe, hat es uns sehr überrascht, überhaupt mit diesen wichtigen Projekten betraut zu werden, da es ja zum Beispiel darum ging, Beziehungen zwischen den Infrastrukturen wie einer Autobahn und einem hochkomplexen Bahnnetzprojekt zu schaffen und befriedigende Lösungen zu finden. Ein seltsames Gefühl überkam uns: eine Mischung aus Belustigung und Angst. Zuerst dachten wir uns, dass wir sicher nicht die Art von Architekten seien, die man mit so ernsthaften und wichtigen Problemen betraut, sondern dass härtere, weniger zartbesaitete Leute solche Schwierigkeiten besser lösen würden. So war denn die Konfrontation mit den Problemen in Euralille aus verschiedenen Gründen ein regelrechter Schock für uns. Wir versuchten gar nicht erst, unsere Ästhetik und unsere Vorstellungen von der Dissonanz urbaner Elemente durchzusetzen. Wir mussten vorerst unsere Rolle innerhalb dieses Planungsprozesses überdenken.

Architekten leiden darunter, dass zwischen ihrer mythischen Rolle und der wirklichen Arbeitssituation gewissermassen ganze Welten liegen. Der Zwiespalt öffnet sich zwischen dem, was dieser Beruf wirklich ist, und dem, was er vorgibt zu sein. Die Autorität, welche seiner organisatorischen Rolle früher innegewohnt hat, ist nicht nur in technischer, sondern auch in ideologischer und gar in künstlerischer Hinsicht längst verlorengangen. Die peripheren Gebiete konfrontieren uns mit unseren Mängeln, geben uns aber gleichzeitig die Mittel, Lösungen auszumachen. Hier finden wir eine Art Rohstoffzustand einer architektonischen Landschaft. Der Architekt hat nichts geplant, kaum etwas berührt, und doch könnte man fast sagen, dass man dort wertvollere Schätze findet als dort, wo mit grosser Schwie-

rigkeit in zentralen Quartieren gebaut wurde – wo er, mit anderen Worten, die Entwicklung unter Kontrolle hat.

Von Architekten, die in peripheren Gebieten arbeiten, wird eigentlich erwartet, dass sie eine Ästhetik simulieren, die fernab jeglicher Architektur liegt. Dieser fast schon tragisch zu wertende Widerspruch ist einer der wichtigsten, mit denen wir konfrontiert werden. Wir leiden unter dem «gegenteiligen Midas-Syndrom»: Während alles, was König Midas berührte, zu Gold wurde, wird alles, was wir berühren, glanz- und wertlos.

Auch wenn wir nicht sehr viel Vertrauen in die Idee der Ordnung an und für sich haben, ja nicht einmal sicher sind, was Ordnung und traditionelle Architektur in unserer Zeit überhaupt soll – jeder Versuch, Unordnung künstlich zu inszenieren oder zu verherrlichen, wäre leichtsinnig gewesen. Es sei nur schon an die Schwierigkeiten erinnert, die bei der Integration zwischen Ringstrasse, TGV-Bahnhof und den drei Türmen auftraten. Vor allem in Japan – einem Sammelplatz für architektonische Besonderheiten – ist das Akzeptieren von Unordnung und der Geschmack an Chaos zu einer Bewegung, kritischer ausgedrückt, zu einem Baustil geworden. Wir führen nicht absichtlich Chaos ein, das gegenwärtige System ist daran, dies zu tun, mit seiner widersprüchlichen Ansammlung von architektonischen Vorhaben, populistischen Sensibilitäten, finanzieller Politik, triumphalen Träumen und so weiter. Der Beitrag der Architekten zu diesem Chaos könnte ganz einfach darin liegen, uns unter jene zu mischen, die sich mit Leib und Seele gegen ein Chaos wehren.

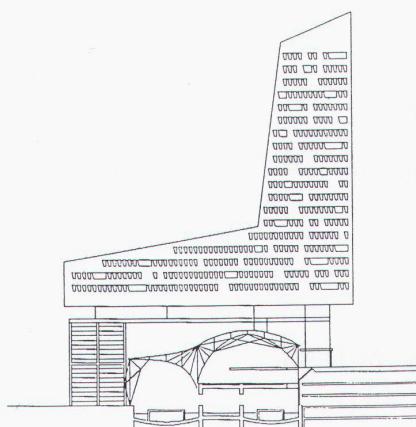
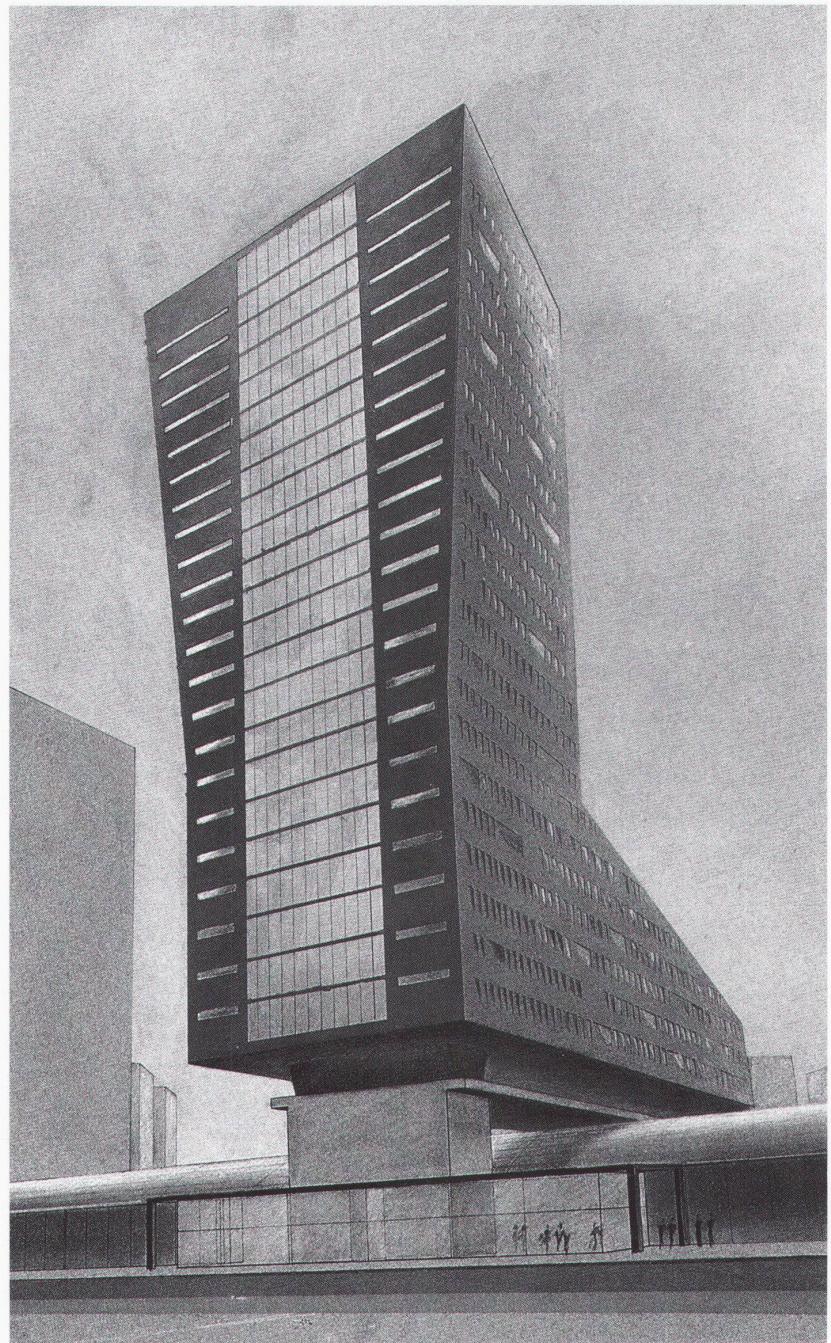
Sehr vieles lag in Lille außerhalb unserer Kontrolle: wichtige Netzwerke, rückständige urbane Elemente usw. In einer Situation, wo der Verkehrsfluss dominiert, wollten wir kurzschnüren, das heißt, den Fluss unterbrechen. Unsere Anstrengungen zielten darauf ab, einen symbolischen Ausdruck für diese Unterbrechung zu finden. Wir mussten auf diese alte Stadt flämischen Charakters, die noch relativ intakt ist, «High-density»-Programme aufpropfen. Wir benutzten also Figuren als Übergangselemente von einem Mass zum anderen und manipulierte sie wie eine Reihe von grossen, konstruierten oder landschaftlichen Gegenständen. Dies gab den Ausschlag dazu, mit «grossen Figuren» zu arbeiten.

Weil ich selber aus einem nordeuropäischen Land

stamme, erwarteten viele Leute, ich würde mit leichter, fröhlicher Backsteinarchitektur operieren. Das Wichtigste an den nordeuropäischen Städten ist aber ihr Licht, die Grautöne – ihr diffuses und undeutliches Licht. Einige erhofften sich von uns eine Lösung zum Widerspruch zwischen dem neuen Programm, der metropolen Dimension und dem Kontext der alten flämischen Stadt. Aber das war natürlich eine vorübergehende Illusion – und dies nicht nur wegen unserer Architektur, sondern vor allem wegen der Ausmasse des Projektes. Das gleiche Problem stellt sich beim Wettbewerb um den Potsdamer Platz in Berlin – ein tragischer Konflikt zwischen Programmen, die so umfangreich und riesig sind, dass unmöglich jemand ernsthaft daran glauben konnte, diese in eine städtebauliche Tradition und Volumetrie einfügen zu können. Es handelt sich um ein politisches und wirtschaftliches Problem, das vordergründig architektonisch hätte gelöst werden sollen.

Für das Projekt in Lille spielte der Begriff «Dichte» eine grosse Rolle. Wenn ich von Dichte spreche, meine ich nicht eine physische oder materielle Dichte, sondern eine Art Druck, der durch die verschiedensten Netzwerke auf uns wirkt; darunter immaterielle, wie zum Beispiel Radio oder Telefon. In mittelgrossen Städten herrscht insofern gleich grosse Dichte wie in Grossstädten. Es ist ein Zustand der modernen Gesellschaft: ein urbaner Zustand, der sogar ausserhalb der Stadt anhält. Es ist nicht so, dass ich versuche, systematisch alles Urbane und Moderne zu intensivieren. Aber heute existiert bereits eine Kultur der Dichte, welche zum Teil sehr konkret, zum Teil virtuell Städte wie Lille mit Paris und auch London verbindet. Und das heisst, dass auch wenn in Lille selber keine Dichte herrscht, es doch in direktem Kontakt zur generellen Dichte steht.

Das Euralille-Dreieck zeigt auf, mit welchen Schwierigkeiten wir uns heutzutage herumschlagen müssen. Wir müssen versuchen, uns ein Fragment dieser Stadt vorzustellen, das die heftige Kritik gegenüber moderner Architektur (in den Siebzigern entstanden) überleben könnte, wegen der Unfähigkeit, den Kontrast zwischen reichen und komplexen Programmen mit einfachen, modernen Formen in Einklang zu bringen. In Lille haben wir versucht, neue urbane Programme zusammenzubringen. Dabei wurde offensichtlich, dass wir alle die Fähigkeit verloren haben, disparate Elemente zu integrieren. Wir (politische Persönlichkeiten, Investoren und Architekten zu gleichen Teilen) müssen uns aber



Crédit Lyonnais; Architekt: Christian de Portzamparc

von dieser Zurückhaltung befreien, die wir alle pflegen, wenn es um das Zusammenwürfeln von komplexen Unternehmungen geht.

Heute würde es mancher europäische Architekt schätzen, das Starsystem mit seiner übersteigerten Suche nach individueller Identität auf ein Minimum zu reduzieren. Das System hat Schaden angerichtet, oft führt es sogar auch direkt in die Karikatur, zu einer Obsession nach Signatur – und von dort dann zu einer Art Wertlosigkeit. Im Falle von Euralille sollte im Interesse einer anonymen städtischen Architektur auf Formen solcher «Ego»-Architekturen verzichtet werden.

Freilich sind wir in dieser Lust nach Glanz gefangen. Teils haben wir uns diese Profilierungssucht selber erarbeitet, teils haben wir sie von unseren Vorgängern übernommen, und das erwarten wir natürlich auch von anderen.

Ich glaube nicht, dass persönlich gefärbte Architekturstile heutzutage noch von Wert ist. Wir sind von solchen bereits überschwemmt worden, und in Massen sind sie ein trauriger Anblick. Ganz ohne Zweifel aber geht es natürlich in Euralille zum Teil auch darum, Singularität zu entdecken, zu sehen, wie weit wir gehen können, ohne eine Geschlossenheit zu verlieren.

Der Architekt ist per definitionem jemand, der auf alles, was ihn auf der Baustelle behindert, ungeduldig reagiert. Aber «das Problem» vergrößert das architektonische Potential. Die Haus-Rucker-Gruppe hat aus dem «*objet trouvé*» ein Programm gemacht – sie nennt es «Amnestie für Existierendes»: Ein Gegengewicht zur geschmacklosen Anmassung mancher Architekten, die es sich (oft auch hintergründig und im Verborgenen) zum Ziel gesetzt haben, die Welt zu verändern.

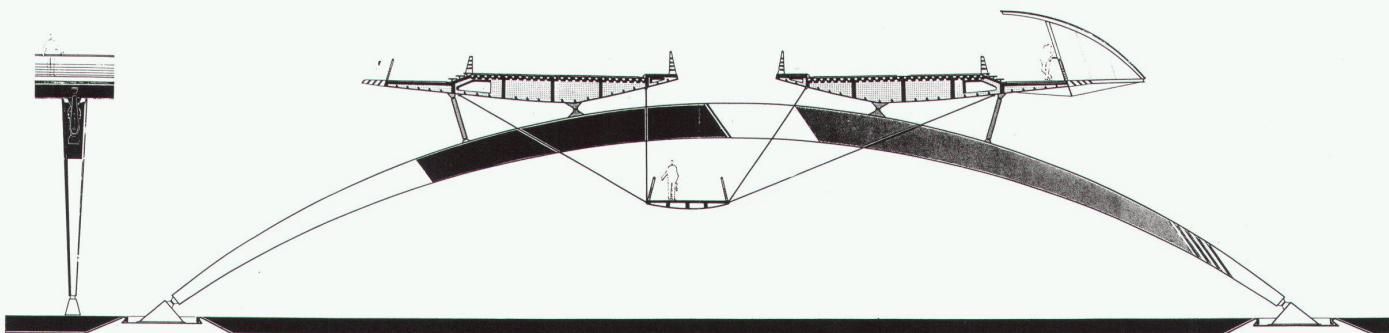
Die erste Bauphase sollte uns einerseits dazu verhelfen, das Gelände potential schnell zu erfassen (wir

nennen diesen Prozess «Spekulationsbombardement»), und anderseits sicherstellen, dass die Kommunikation, vor allem zur politischen Seite hin, klappt. Wie sollte ein Projekt, das – damals wenigstens – so bewusst neutral und abstrakt gehalten war, so alles andere als heiter und unbeschwert und dazu noch völlig unerwartet, wie sollte ein solches Projekt präsentiert werden, um Verständnis zu ernten? Die Antwort fanden wir in Comic-Zeichnungen und zwanglosen Modellen, die, auch wenn sie improvisiert und unsystematisch erarbeitet worden waren, es uns erlaubten, sehr flexibel zu bleiben und nicht fanatisch zu werden.

Wir befinden uns heute in einer leicht schizophrenen Situation, die mir erstmals bei meiner Arbeit am Buch «Delirious New York» bewusst geworden ist: Einerseits stehen viele Leute offen zu ihrem Anti-Modernismus oder zumindest zu einer grossen Skepsis der Moderne gegenüber, anderseits deutet der populäre Geschmack, teilweise genährt von der Comic-Kunst, auf eine totale Sucht nach Modernität hin. Die Comic-Strips sind uns dabei behilflich, diese schizophrene Situation zu umgehen und unsere Ideen verständlich zu machen.

Überall auf der Welt habe ich Architekten getroffen, die mit Raum mehr anfangen können als mit dem Bau von Gebäuden – aber es ist immer schwierig, über dieses Thema zu sprechen. Henri Ciriani hat sich sehr kritisch über das Fehlen von Raum in unserer Arbeit geäußert. Gleichzeitig ärgere ich mich oft, wenn Leute – ganz der niederländischen Tradition verhaftet – sagen, dass man Raum nicht ausdrücken kann. Ich schätze es sehr, dass in Frankreich eine Debatte über Raum möglich ist, die nicht mit einer solchen mystischen Idiotie durchzogen ist wie jene in Holland. Mir persönlich gefällt es aber auch, Gegenständliches anzuschauen, und

Viaduc Le Corbusier; Architekt:  
François Deslangiers



daher kann ich mich in diesem Konflikt um Raum und Gegenstand nicht auf die eine oder andere Seite stellen. Die räumliche Dimension in der Architektur entdecke ich erst allmählich: Vor zehn Jahren noch hätte ich gesagt, ich sei dazu unfähig – oder sogar blind dafür. Mir kommt es vor, als hinge ich in der Schwebe, und ich neige dazu zu sagen, das Thema sei unumgänglich. Ich glaube, dass sich diejenigen Architekten, die für Gegebenständliches eintreten, weniger in Widersprüche verstricken. Sie haben eine Art Scheu oder Bescheidenheit in bezug auf Raum, die den Experimentierwillen verbirgt und nicht den Anspruch auf zuviel Sicherheit erhebt.

In unserer Annäherung steckt einiges Misstrauen gegenüber der räumlichen Frage und eine relative Unfähigkeit, darüber zu sprechen. Genauso wie auch dem Zwang nach Architektur misstrauisch begegnet wird und dem Prinzip, dass Architekten sich nur ausdrücken können, indem sie einer Welt, die dessen oft gar nicht mehr bedarf, noch mehr Form, Materie, Substanz hinzufügen. Dies ist ein Teil der Anti-Midas-Berührung, die ich vorher erwähnt habe. Das Tragische daran ist, dass wir unfähig sind zu sagen, dass etwas perfekt ist, so wie es ist. Ganz einfach, weil unser Beruf daraus besteht, diese Schönheit abzustreiten, sie zu zerstören oder wenigstens den Zustand, den wir antreffen, zu verändern.

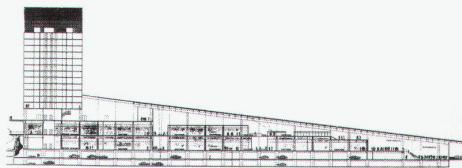
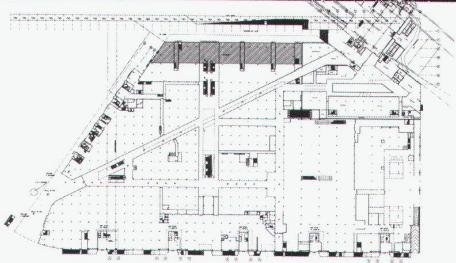
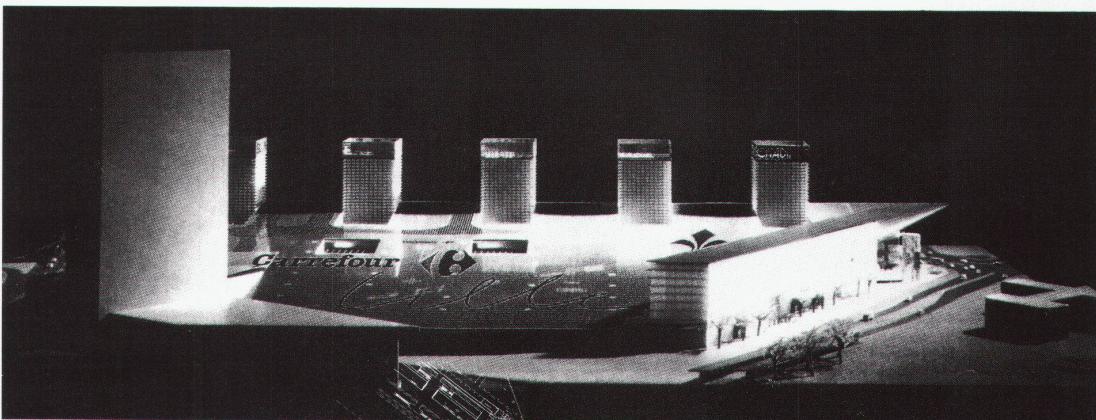
Es ist ein regelrechtes Drama und auch einer der Gründe, warum leerer Raum unsere Gedanken mehr und mehr in Anspruch nimmt. Immer wieder stellt sich uns die Frage: Ist dies nun wirklich besser als leerer Raum? Wir müssen uns also auch vor Augen halten, dass es für einen Architekten immer sehr doppeldeutig ist, mit leerem Raum zu operieren.

Ich liebe alles, was rational ist, und das ist an und für sich schon irrational. Wenn man am Ende einer Ex-

trapolation ankommt, entdeckt man immer lauter erstaunliche Dinge. Vielleicht ist es also auch das fundamentale Fehlen von Imaginationskraft, das mich dazu getrieben hat, mich so sehr an das Logische zu hängen, was sich natürlich wiederum zum Paradoxen oder Unerwarteten hin wenden kann. Absoluter Rationalismus ist immer irrational.

In Euralille begann eine Art kumulative Intelligenz zu spielen zwischen dem Architekten Jean-Paul Baïetto, dem Bürgermeister Pierre Mauroy, den anderen Architekten und dem Cercle de qualité. Die erste Sitzung des Cercle war sehr kritisch – aber durchaus positiv. Sie führte dazu, dass wir unsere ursprüngliche Idee fallen ließen: Ich hatte die Schwierigkeiten unseres Projektes unterschätzt, und gleichzeitig machte Pierre Mauroys beinahe schon physisch spürbare Opposition einen starken Eindruck. Sie führte zu einer radikalen Veränderung unserer Pläne und, ohne Zweifel, zu einer Verbesserung. Man sah ihm an, dass er von der urbanen Ästhetik schockiert war, dass er fand, dass dies alles in seinem Gebiet nichts zu suchen hätte. Es mag wohl eine atavistische Reaktion gewesen sein, eine Reaktion auf die Welten, welche zwischen unserem Projekt lagen, und dem, was die Macher sich vorstellten. Pierre Mauroy hat uns später einmal erzählt, dass unser Vorschlag alle seine festgesetzten Vorstellungen unter den Tisch gewischt hatte, so dass er sich von da an in einer Erwartungshaltung befand – einer neuen Situation für ihn, von der er sich erhoffte, dass sie produktiv sein würde. R. K.

(Auszüge aus einem Gespräch, das Rem Koolhaas mit François Chaslin, dem Redaktor von «L'architecture d'aujourd'hui», geführt hat.)



«Forum des Gares»; Architekt: Jean Nouvel; Erdgeschoss und Schnitt  
Rez-de-chaussée et coupe  
Ground floor and section