Infrastruktur als Symbolik des Lebens : Ben van Berkel im Gespräch

Autor(en): **Berkel, Ben van / Bokern, Anneke**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **96 (2009)**

Heft 10: **Infrastrukturen = Infrastructures**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-131074

Nutzungsbedingungen

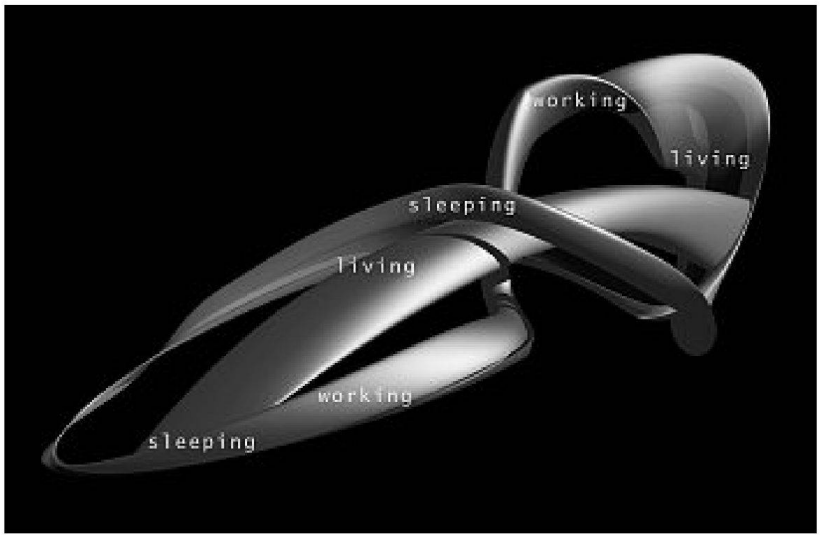
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Bewegungsmodell zum Möbius-Haus, Naarden NL, 1993–1998 (siehe S. 22). – Bild: UNStudio

Infrastruktur als Symbolik des Lebens

Ben van Berkel im Gespräch mit Anneke Bokern

In den Projekten von UN Studio spielen Fragen zur Infrastruktur eine wesentliche Rolle. Ben van Berkel erklärt, wieso dem so ist, warum das Moebius-Band ein gutes Modell für die Komplexität von Form und Funktion darstellt und weshalb Infrastruktur stets mit Bewegung zu tun hat.

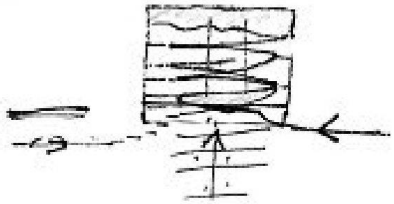
Anneke Bokern (ab) Vor drei Jahren haben Sie ein Buch namens «Design Models» publiziert, dessen Untertitel «Architecture, Urbanism, Infrastructure» lautet. Kann man aus dieser Aufzählung schliessen, dass Infrastruktur in der Arbeit von UN Studio eine sehr wichtige Rolle spielt?

Ben van Berkel (bvb) Ja, manchmal denke ich sogar, dass sie die wichtigste Rolle überhaupt spielt. Infrastruktur hat mich immer sehr interessiert. Wenn ich Referenzen suche, die mich inspirieren – sei es in Musik, Kunst oder Wissenschaft –, dann lande ich oft automatisch bei Beispielen, die mit Infrastruktur zu tun haben. Michel Foucaults Deutung vom Panoptikum habe ich zum Beispiel immer sehr spannend gefunden. Für ihn war das Panoptikum ein mentaler Plan oder ein Diagramm seiner Zeit, in dem politische und soziale Konzepte zusammenkamen. Architektur und Städtebau sind auch so ein Plan, innerhalb dessen man operiert und der eine Richtung vorgibt. Und etwas, das eine Richtung vorgibt, ist Infrastruktur. Diese Vorstellung durchdringt unsere gesamte Arbeit und ist auch in unseren Buchtiteln präsent: «Mobile Forces», «Move» – es geht immer um Bewegung. Vielleicht müsste ich deshalb eher sagen, dass Bewegung für uns eines der wichtigsten Themen ist.

ab Ist Infrastruktur für Sie also vor allem als Auslöser oder Koordinator von Bewegung relevant?

bvb Ja. Nehmen wir zum Beispiel unser Mercedes-Benz Museum in Stuttgart (2001–2006; vgl. wbw 10|2006). Wenn man ein paar Mal dort gewesen ist, merkt man, dass die Architektur viele Referenzen zu Brücken aufweist. Vielleicht ist sogar das gesamte Gebäude eine einzige Brücke. Am Anfang fanden unsere Auftraggeber die Vorstellung, dass das ganze Gebäude aus Sichtbeton gebaut würde, nicht sehr reizvoll. Aber als wir anhand eines Arbeitsmodells der ersten Etage zeigen konnten, dass die glänzenden Autos einen sehr schönen Kontrast zum Beton bilden würden – genau wie in der Infrastrukturlandschaft, die Stuttgart umgibt –, waren sie fasziniert. Solche Verweise zur Infrastruktur findet man häufig in unserer Arbeit.

ab Sie haben ja auch selber viele Brücken entworfen. Sind Brücken für Sie die Infrastrukturbauten par excellence?



bvb Nein, seltsamerweise sind Brücken für mich eher öffentlicher Raum oder Architektur als Infrastruktur. Vielleicht spiele ich aber auch einfach gerne mit Verschiebungen solcher Begriffe. Die Erasmusbrücke (1994–1996) ist für mich vor allem ein Symbol für die industrielle Tradition und die Robustheit von Rotterdam. Andererseits ist sie ein kathedralenartiger Raum, den man betritt, wenn man sie überquert. Mit Infrastruktur hat das weniger zu tun.

ab In welchem Verhältnis stehen dann Infrastruktur und Architektur zueinander?

bvb Infrastruktur hat mit Reisen zu tun, mit Bewegung und Verbindung. Wie eine Treppe in einem Gebäude: Die Bewegung von oben nach unten ist so selbstverständlich, dass man nicht innehält, sondern einfach weiterläuft. Es ist ein Moment des Übergangs, eine automatische Bewegung. Solche Aspekte der Architektur, die im Zusammenhang mit der gesamten Symbolik des Lebens stehen, haben mich immer fasziniert. T. S. Eliot hat das 1922 in seinem langen Gedicht «The Waste Land» (Das wüste Land) sehr schön beschrieben: «Under the brown fog of a winter dawn, A crowd flowed over London Bridge, so many, I had not thought death had undone so many.» (Im braunen Nebel eines Wintermorgens strömte die Menge über die London Bridge, so viele, ich hatte nicht geglaubt, der Tod fälle so viele). Infrastruktur ist ein semiöffentlicher Moment, in dem man sich nicht verstecken kann. Man begegnet einander.

ab Für viele Architekten ist Infrastruktur etwas, was der Architektur untergeordnet ist. Erschliessung ist ein notwendiges Übel, ein dienender Bereich des Gebäudes.

bvb Ja, «Erschliessung» ist ein interessantes Wort. Es ist beinahe geringschätzig. Es gesteht der Infrastruktur jedenfalls nicht die Bedeutung zu, die ihr eigentlich gebührt.

ab Bei Ihnen steht Infrastruktur dagegen häufig am Anfang des Entwurfsprozesses.

bvb Naja, es ist nicht immer die Infrastruktur, die unsere Projekte in Bewegung bringt, aber ich berücksichtige sie gerne gleich am Anfang.

ab Ihr Entwurf für das Bahnhofsgebiet von Arnheim wurde aber vor allem aus Bewegungsströmen generiert, oder?

bvb Ja, das stimmt, und es gilt auch für den Ponte Parodi in Genua (2001–2011). In Arnheim gab es vor dem Bahnhof einen Platz und daneben den Busbahnhof. Die Leute liefen sofort vom Platz herunter, er hatte überhaupt keine Bedeutung. Wir haben zwar nicht direkt die Bewegungsströme zum Ausgangspunkt genommen, aber wir wollten eine logische Funktionsverteilung schaffen. Also haben wir die Regionalbusse rechts und die Lokalbusse links angeordnet, um die Bewegungsströme aufzuteilen. Dazwischen kamen Fahrradständer, Parkgarage, Taxistand.

ab Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die «Deep Planning»-Strategie, die Sie seit einigen Jahren propagieren?

bvb Sie basiert auf der Idee, dass man in einem solchen Entwurf die verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigen muss, die öffentlichen Funktionsbereiche des Ortes sowie seine zeitlichen Aspekte. Dann kann man sich ansehen, welche Nutzergruppen welche Formen von Infrastruktur benutzen. Geschäftsleute nehmen zum Beispiel öfter ein Taxi. Daraus kann man ableiten, an welchen Stellen eine bestimmte Form von Lebendigkeit entsteht. Wo sie intensiver ist, kann man schnellere Funktionen ansiedeln.

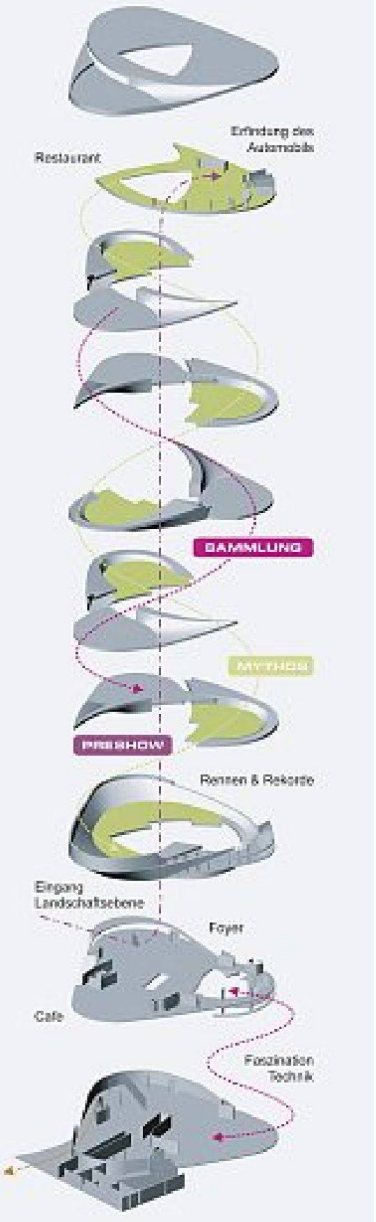
Caroline und ich schreiben gerade ein Buch über «Deep Planning» und wie man damit Orte analysieren kann. Dabei geht es darum, wo sich Menschen bewegen, und nicht, was das Grundstück kostet. Man kann einen noch so guten Laden an einem grossartigen Ort haben, aber ohne Bewegung ist er nichts wert.

ab Arnheim ist eines Ihrer grössten und langfristigsten Projekte. Kann Infrastruktur auch in kleinerem Massstab von Bedeutung sein?

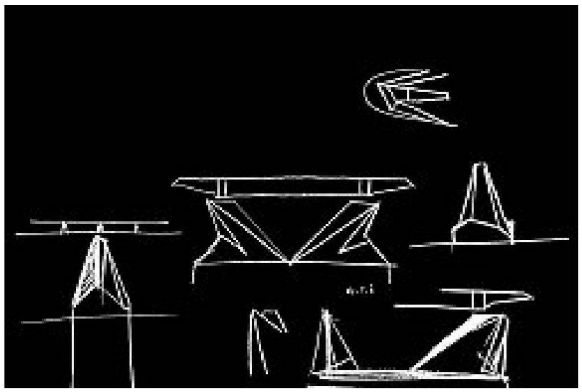
bvb Sogar bei einem Stuhl ist Infrastruktur von Bedeutung. Dann geht es um die Infrastruktur des Sitzens. Ich beschäftige mich nicht unbedingt mit den permanenten Aspekten eines Objekts, sondern eher damit, was eine Verhaltensveränderung bewirken kann. Das Sitzen ist ein Ritual, zu dem ein Bewegungsablauf gehört, der mit Zeit und deshalb auch mit Infrastruktur zu tun hat.

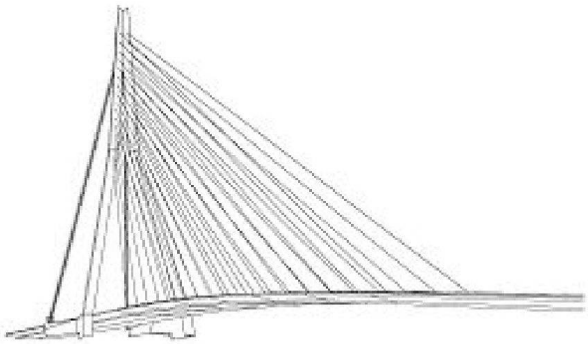
ab Das ist aber eine sehr breite Definition des Begriffs Infrastruktur.

bvb Aber genau das finde ich interessant! Schauen Sie sich die Villa NM bei New York an (2007 fertiggestellt,

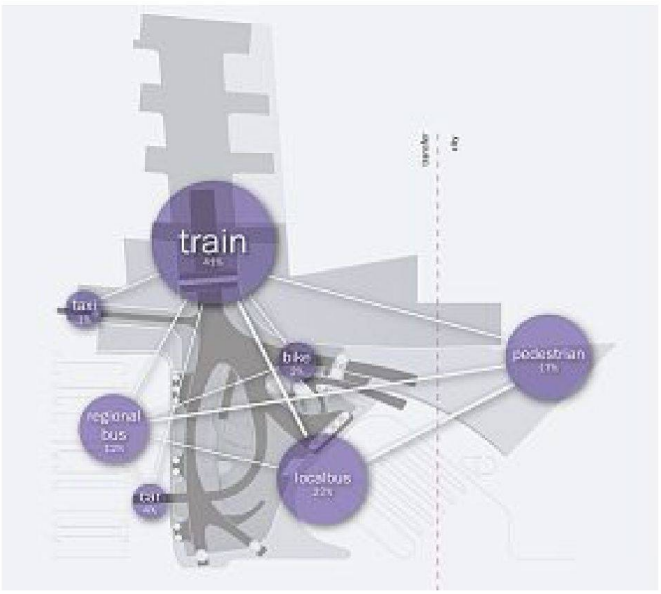


Skizze und Helix-Bewegungsschema zum Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, 2001–2006. – Bilder: UNStudio





Skizze und Darstellung der Erasmusbrücke in Rotterdam, 1994–1996. – Bilder: UNStudio



Oben: Aus dem Masterplan zum Bahnhofareal Arnheim, 1996–1998; unten: Schema mit den Bewegungsströmen der unterschiedlichen Benutzerkategorien. – Bilder: UNStudio

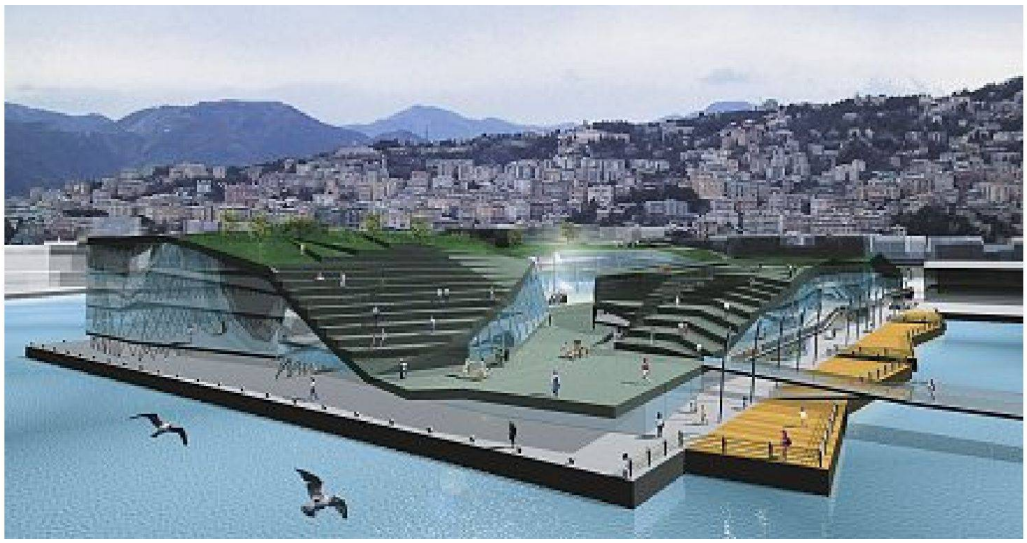
am 5. 2. 2008 durch Brand zerstört). Das ist ein Wohnhaus mit einer Treppe im Zentrum. Im kreuzenden Moment dieser Treppe kommt vieles zusammen. Dort begegnen Menschen einander und es entsteht eine soziale Kohäsion, wenn man durch diesen Teil des Hauses geht. Darum ist diese Treppe ein infrastrukturelles Moment. Ein anderes Beispiel sind die vertikalen Foyers im Theater in Lelystad (2002–2007). Dort kann man beobachten, wie sich die Leute über drei Ebenen bewegen. Wenn man oben steht, sieht man, wer unten hereinkommt. Es entsteht ein vertikaler Blickbezug.

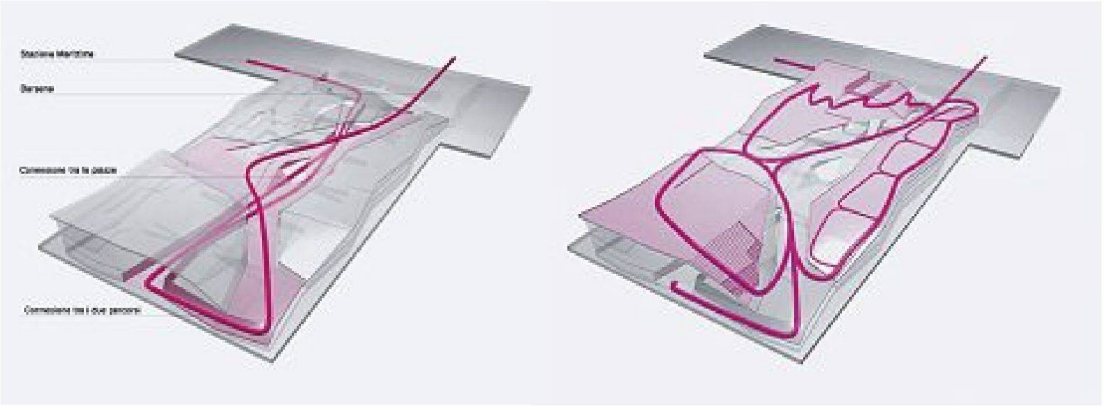
ab Wie sieht bei solchen infrastrukturellen Momenten das Verhältnis zwischen Form und Funktion aus?

bvb Das hat sich seit dem Bauhaus sehr verändert. Damals galt ein mechanistisches Modell, mit der Form an einem und der Funktion am anderen Ende des Spektrums. Inzwischen ist das flexibler geworden, denn sowohl Form als auch Funktion sind viel breiter definiert. Mein Ziel ist, dass man nicht mehr so leicht auseinander halten kann, wo sich in einem Gebäude die Ästhetik und wo sich die Funktion befindet. Damit spielen wir in unseren Entwürfen. Wo fängt die Infrastruktur an, und wo hört die Architektur auf? Was gehört zur Funktion und was zur Form?

ab Es verschmilzt also alles zu einer komplexen Einheit?

bvb Ja. Dafür ist das Möbiusband ein gutes Modell. Es gibt keine Rasterorganisation mehr, mit Wegen, die im Nichts enden. Wir suchen nach neuen geometrischen Organisationsformen, die besser passen, wenn man nicht einmal mehr weiss, was innen und was aussen ist. Im Möbiushaus in Naarden (1993–1998) haben wir die Themen Wohnen, Schlafen, Arbeiten auch in ein infrastrukturelles Moment übersetzt. Es ging um die Art, wie man sich durch die Zeit bewegt. Man kann es auch als eine Uhr sehen oder als eine Zeitmaschine. Und auch das Mercedes-Benz Museum ist ein endloser Loop, in dem Ästhetik und Funktion nicht mehr so leicht zu unterscheiden sind. Vielleicht ist Infrastruktur die Qualität, die beide eint. Sie verbindet zwei Konzepte, die früher säuberlich getrennt gehalten wurden.





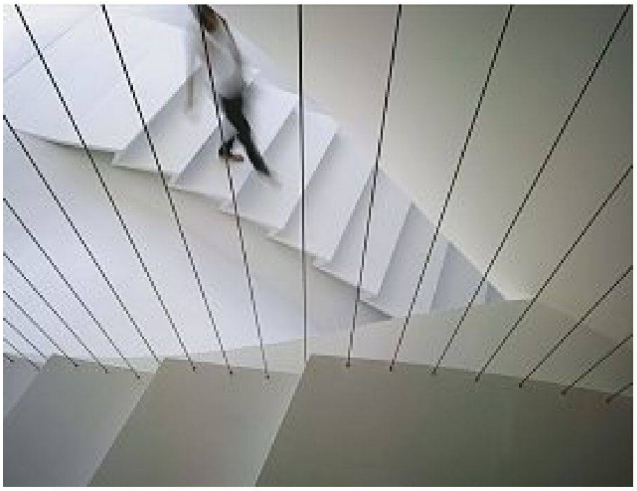
Ponte Parodi in Genua, 2001–2011, Schaubild und Schemen mit eingetragenen Bewegungsströmen, links Erdgeschoss, rechts Dachgeschoss. – Bilder: UNStudio

ab Ist das eine Auffassung von Infrastruktur, die Ihre Arbeit schon immer geprägt hat, oder hat sie sich erst im Laufe der Jahre entwickelt?

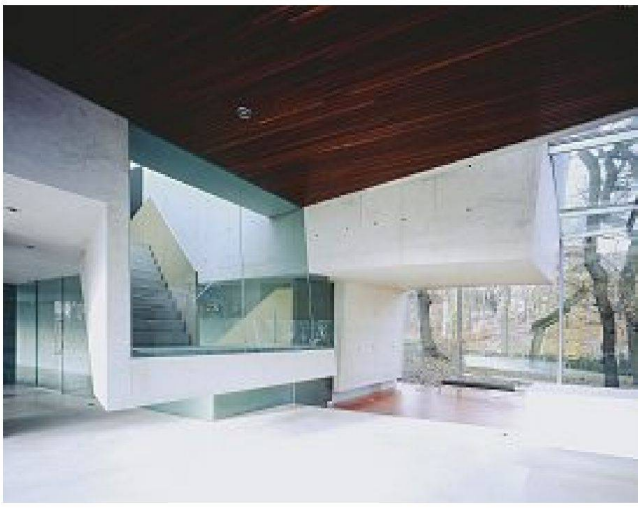
bvb Ich denke, dass sie sich entwickelt hat. Infrastruktur wird für mich immer mehr zum Teil der Architektur, gleichwertig mit Konstruktion und Programm. In letzter Zeit haben wir einige Pavillons entworfen, die so etwas wie Studien zum Thema Infrastruktur und öffentlicher Raum sind. Der Burnham Pavilion in Chicago (2009) ist ein überdachter öffentlicher Raum, den man auf allerlei verschiedene Arten nutzen kann. Sein Boden misst, wieviele Besucher gerade im Pavillon sind, und übersetzt das in die Farbe der Beleuchtung. Mobilität und Infrastruktur haben hier also einen Einfluss auf das Erscheinungsbild. Es geht darum, die Infrastruktur zu zelebrieren und zu einem erhebenden Erlebnis zu machen. Das findet man auch im Mercedes-Benz Museum, wo sich der Besucher bewegt, während die Autos stillstehen. Das ist die Umkehrung der normalen Ordnung. Man sitzt in einer Zeitmaschine – oder besser gesagt in drei Zeitmaschinen, denn durch die Loops sieht man manchmal Leute an Orten im Gebäude, von denen man noch gar nicht weiss, wie man selber dort hinkommt. Das generiert eine Wahrnehmung, die über das klassische Zeit-Raum-Modell hinausgeht, bei dem man die Kamera war und den Ereignissen folgte. Ich denke, dass wir das Einstein-Modell von Zeit und Raum stärker mit einem modernen Begriff der beiden Dimensionen kombinieren müssten. Dank Computer und Telefon befinden wir uns heutzutage manchmal in drei Zeiträumen zugleich. Danach suche ich: nach Zeitmodellen, die an Infrastruktur gekoppelt sind.

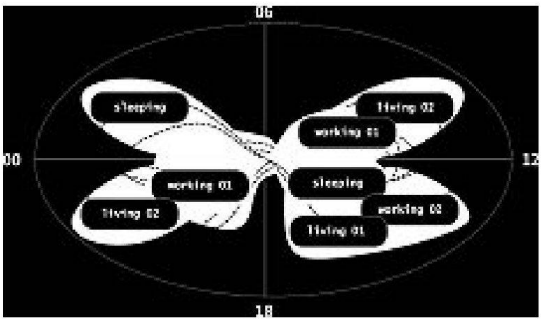
ab Sie haben über die Infrastruktur eines Stuhls und über Pavillons gesprochen. Haben Sie auch die Ambition, einmal eine ganze Stadt zu planen? Und was wäre dabei Ihre Haltung zum Thema Infrastruktur?

bvb Wir machen bereits grosse Städtebaupläne, zur Zeit zum Beispiel für eine Wohnsiedlung für 5 000 Menschen in Korea. Der Auftraggeber wollte mehr als nur durchnummerierte Wohnhochhäuser, wie sie in Korea üblich sind. Wir probieren, der Siedlung und



Villa NM bei New York, 2007 fertiggestellt, am 5. 2. 2008 durch Brand zerstört; Aussenansicht und Innenbild mit zentraler Treppe. – Bilder: Christian Richters





Möbius-Haus in Naarden NL, 1993–1998. Innenansicht und schematische Darstellung der unterschiedlichen Nutzungen als Schleifenfigur und Zeit-Raum bzw. Uhr oder «Zeitmaschine»; rechte Seite: Grundriss. – Bilder: UNStudio

damit dem Heim mehr Identität zu verleihen. Die Idee des Nachhausekommens ist wichtig, wenn es um Infrastruktur geht. Wenn man auf dem heimischen Flughafen ankommt, weiss man sofort, dass man im eigenen Land ist und welcher Zug einen nach Hause bringt. So etwas wäre auch in Korea wichtig.

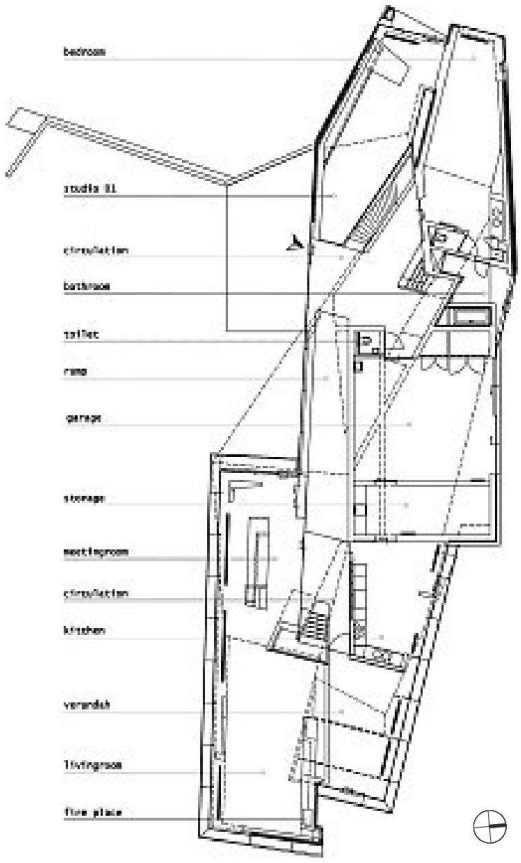
In diesem Sinne geht es bei Infrastruktur vielleicht auch um Massstabslosigkeit. Oder besser gesagt: um die Nichtexistenz des korrekten Massstabs für die Vielzahl der Strukturen. Das heisst, dass eine Vielzahl von Strukturen – Zeit, Raum, Landschaft – die Massstabslosigkeit der Infrastruktur bestimmt. Und das sollte man am besten alles gleichzeitig wahrnehmen können.

ab Vielen Dank für das Gespräch. ■

Ben van Berkel, geb. 1957, studierte Architektur an der Amsterdamer Gerrit Rietveld Academie und an der Architectural Association (AA) in London, Diplom 1987. Zusammen mit Caroline Bos 1988 Gründung eines gemeinsamen Architekturbüros, 1999 von UNStudio. Er lehrte u.a. als Gastprofessor in Princeton, an der Columbia University in New York und an der AA in London. Derzeit leitet er die Architekturklasse an der Staatlichen Hochschule für bildende Künste (Städelschule) in Frankfurt a. M. Zahlreiche Projekte, Bauten und Publikationen.

Anneke Bokern, geb. 1971 in Frankfurt a. M., studierte Kunstgeschichte und Anglistik an der FU Berlin. Seit 2001 ist sie als freie Journalistin in Amsterdam tätig und seit 2005 Korrespondentin von wbw. www.anneke-bokern.de

résumé **L'infrastructure comme symbole de la vie** Anneke Bokern s'entretient avec Ben van Berkel Dans les projets de l'UNStudio, les questions relatives aux infrastructures jouent un rôle significatif. La conception selon laquelle l'architecture et l'urbanisme fixent par avance une direction et par là un mouvement imprègne l'ensemble des travaux du bureau. L'infrastructure déclenche le mouvement et inversement. Le projet pour le secteur de la gare à Arnheim et celui pour le Ponte Parodi à Gênes furent générés à partir de flux. Mais l'infrastructure est aussi significative à une échelle plus restreinte. Dans la villa NM près de New York, l'escalier est au centre, au sens propre comme figuré, car beaucoup d'éléments y convergent. C'est la raison pour laquelle l'escalier est un élément de l'infrastructure de cette maison. L'UNStudio joue avec le rapport entre forme et fonction; où commence l'infrastructure et où l'architecture s'arrête-t-elle? En définitive,



Burnham Pavilion im Millenium Park Chicago, 2009. Sein Boden misst, wieviele Besucher gerade im Pavillon sind, und übersetzt dies in die Farbe der Beleuchtung. Bilder: Christian Richters

tout se confond. C'est pourquoi le Moebius-band est un bon modèle pour la complexité de la forme et de la fonction, il révèle qu'une infrastructure est toujours en rapport avec le mouvement. Dans l'immeuble Moebius à Naarden (1993–1998), les thèmes de l'habitat, du repos et du travail furent transposés en éléments d'infrastructure. Aussi le musée Mercedes-Benz est un ruban sans fin dans lequel il n'est plus si facile de distinguer esthétique et fonction. Pour Ben van Berkel, l'infrastructure fait toujours plus partie de l'architecture, au même titre que la construction et le programme. ■

summary

Infrastructure as Symbolism of Life

Ben van Berkel in discussion with Anneke Bokern Questions about infrastructure play an important role in the projects by UNStudio: The idea that architecture and town planning always indicate a direction, and therefore also movement, runs right through all the work of this office. Infrastructure initiates movement and vice-versa. The designs for the railway station area in Arnheim and for the Ponte Parodi in Genoa were generated by flows of movement. However, infrastructure is also of importance for smaller scale projects: in the villa NM near New York the stairs in the centre become crucial to the house, also in the figurative sense as a crossing of paths. UNStudio plays with the relationship between form and function; where does the infrastructure begin and where does architecture end? Ultimately everything melts together. Therefore the Moebius band is a good model for the complex relation of form and function and reveals that infrastructure always has to do with movement. In the Möbius House in Naarden (1993–1998) the themes of living, sleeping, and working are translated into an infrastructural momentum. And the Mercedes Benz Museum is an endless loop, in which aesthetic and function can no longer be easily distinguished. For Ben van Berkel infrastructure is increasingly becoming part of architecture, of equal importance to construction and the programme. ■