

## Haushoch überlegen

Von Niklas Maak

*Rem Koolhaas analysiert in „Mutations“ die Metropolen der Gegenwart – und baut eine vertikale Stadt*

Die Angst wuchs mit der Höhe der Häuser. „Abgesehen von allen ästhetischen Überlegungen“, schrieb David Knickerbocker Boyd am 18. November 1908 in den *American Architect and Building News*, „stellt die anhaltende Errichtung des so genannten Wolkenkratzers, des extrem hohen Gebäudes, eine Bedrohung der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit und ein Ärgernis dar, dem Einhalt geboten werden muss.“

Die Erschließung des Himmels als Bauland war begleitet von archaischen Ängsten: Geschichten von heimtückischen Fallwinden, von dünnerer, gefährlicher Luft kursierten in den immer dunkler werdenden New Yorker Straßen und mehrten die Angst der Bevölkerung vor den unsichtbaren, geheimnisvollen Kräften, die, weit entfernt vom Boden der bekannten Tatsachen, in den nebligen Höhen der neuen Türme wirkten. Im Hochhausbau sahen Zeitgenossen eine babylonische Hybris, wie sie heute den Verfechtern der Gentechnik vorgeworfen wird.

Die Beschleunigung in die Vertikale steigerte die Angst vor dem Absturz und machte das Hochhaus zum amerikanischen Heldenort. Die Cowboys des 20. Jahrhunderts zogen nicht mehr in horizontaler Richtung nach Westen, sondern eroberten die Höhe; der Luftraum löste in der amerikanischen Mythologie den Treck nach Westen ab. Die neuen Helden wohnten ganz oben in der Chefetage, die Massen am Boden im gemütlichen Bungalow, dem flachsten aller Bautypen.

Daran soll sich einiges ändern, wenn es nach den Architekten der Zukunftsmetropolen geht. Dabei haben die neuesten Hochhausplanungen zunächst einmal ganz pragmatische Gründe. Die Bevölkerung von Shanghai wachse in den nächsten Jahren auf 30 Millionen an, sagt Javier Pioz, Leiter eines spanischen Architektenteams, das gerade einen 1,1 Kilometer hohen und 196 Meter breiten Turmbau plant. In den Zeichnungen sieht das Gebäude wie ein Reagenzglas aus oder wie eine gigantische Zigarre, die jemand bei Shanghai in den Boden gerammt hat.

100 000 Menschen sollen im „Bionic Tower“ wohnen. Gegen solche architektonischen Monstervasen, in die man leichterding die Stadt Hildesheim inklusive aller Bewohner und aller ottonischer Baudenkmäler hineinschütten könnte, wirkt Rem Koolhaas' Projekt einer „vertikalen Stadt“ auf dem Rotterdamer Wilhelmina-Pier fast bescheiden. Trotzdem könnte das, was der Pritzkerpreisträger des vergangenen Jahres da bauen wird, eine Revolution im Hochhausbau auslösen.

Der Schrecken, den Hochhäuser vor allem in der Peripherie verbreiten, liegt an ihrer Uneinsehbarkeit. Zwischen dem neunten und dem 18. Stockwerk gibt es keine öffentlichen Räume, sondern nur dunkle Gänge, die in Wohnverliese führen. Als böseartig verschlossene Apparate stehen diese Wohntürme in der Umgebung herum, und manchmal fliegen vom Dach Gehwegplatten auf die Straße, wenn unten ein Polizeiauto vorbeifährt, wie etwa im Pariser Vorort Marne-la-Vallée geschehen. Unmöglich, die Täter im Auge zu haben: Bevor die Polizei sie verfolgen kann, sind sie längst in ihren Wohnungen verschwunden.

Gegen die autistische Stapelung von Wohn- oder Büroraum im privaten Hochhaus setzt Koolhaas eine neue Raumvorstellung, die der Stadt und dem öffentlichen Raum eine neue Dimension öffnen soll: Könnte das horizontale Stadt-Erlebnis einer Fahrt im Auto – Parks ziehen vorüber, Fassaden, Leuchtschriften, Läden – nicht ein Äquivalent in der Fahrstuhlfahrt durch eine vertikale, auch nachts noch belebte Stadt haben? Muss in der Höhe nur toter Privatraum aufgetürmt werden, wäre nicht ein öffentlicher Raum im 18. Stock denkbar, ein Bau, in dem die ganze Stadt gestapelt wird, so wie es die Koolhaas-Schüler MvRdV mit ihrem holländischen Pavillon auf der Expo 2000 gezeigt haben: im fünften bis siebten Stock ein Park, darüber Restaurants, darüber wieder Wohnungen und Büros?

Die Idee einer solchen vertikalen Stadt ist nicht neu, und es war Rem Koolhaas selbst, der 1978 in seinem Buch „Delirious New York“ den Plan des Architekten Theodore Starrett von 1906 wiederentdeckte: die Vision eines 100 Stockwerke hohen Gebäudes, das alle 20 Etagen von einer öffentlichen Zone unterbrochen werden sollte.

Starretts Hochhaus sollte eine Stadt in der Stadt sein, bestehend aus vertikal angeordneten Vierteln; Gewerbe unten, Büros im zweiten Abschnitt, Wohnungen und ein Hotel im dritten und vierten, unterbrochen durch einen Markt, eine Theater-Etage, ein Einkaufsviertel im 60. Stockwerk und einen Vergnügungspark mit Schwimmbad auf dem Dach. Nichts anderes versucht Rem Koolhaas jetzt mit seiner „vertikalen Stadt“, einem Hochhauskomplex mittlerer Größe, in dem übereinander öffentliche und private Einrichtungen – ein Einkaufszentrum, ein Fitness-Studio, Wohnungen, Parks und Büros – untergebracht werden sollen, all das also, was sich in einer normalen, „horizontalen“ Vorstadt über Kilometer in die Breite erstreckt.

Die Verdichtung eines ganzen Stadtviertels mag in Rotterdam etwas forciert wirken – aber natürlich ist „De Rotterdam“ auch ein Thesenbau und ein architektonisches Labor für Gegenden der Welt, die weder über die komfortablen Platzverhältnisse europäischer Ballungszentren noch über die Massenmotorisierung verfügen, die das Vorortidyll ermöglicht und gleichzeitig im morgendlichen Verkehrskollaps zerstört.

Seit Jahren arbeitet Koolhaas mit seinen Studenten an der Harvard Design School an Fragen einer neuen Metropolenkultur, und einige Ergebnisse sind in der Ausstellung „Mutations“ im Entrepôt Lainé in Bordeaux (noch bis zum 25. März) zu sehen. Parallel ist ein faszinierendes Katalogbuch erschienen, das zeigt, wie dringend neue architektonische Konzepte für die Metropolen der Zukunft benötigt werden („Mutations“, Actar Verlag, 110 Mark).

„Mutations“ ist eine Ansammlung von Essays, Stadt-Bildern, Fotoreportagen, Analysen und Statistiken zur Entwicklung neuer Metropolen; auf grellgelbem Papier stehen da, als Prolog zu einer neuen Theorie der Stadt, die Zahlen des Global Urban Observatory: 2025 werden fünf Milliarden Menschen in Ballungsräumen leben, zwei Drittel davon in der Dritten Welt; die Bevölkerung von Manila wächst pro Stunde um 60 Einwohner, die von Lagos um 21, nur in Moskau sinkt sie stündlich um sechs. In den nächsten zehn Jahren werden 50 Millionen Menschen in westafrikanische Großstädte ziehen.

Angesichts der drohenden sozialen und stadtplanerischen Apokalypse fängt Koolhaas in Mutations noch einmal von vorn an – bei der Frage „How to build a city“ und dem Organisationsschema römischer Siedlungen, bei Thermen, Basiliken, Tempel und Theater als Räumen der Res Publica. Dieses öffentliche Leben werde aber in allen heutigen Metropolen von einer neuen Form des kulturellen Austauschs überlagert und geprägt. „Shopping ist vielleicht die letzte verbliebene Form öffentlicher Betätigung“, schreibt Koolhaas. „Flughäfen verwandeln Reisende in Konsumenten, Museen brauchen Shops, um zu überleben. Singapur ist ein einziges Shopping Center.“

In „Mutations“ zeigt Koolhaas, wie die Altstädte sozial entkernt und zu Shopping Malls im Kostüm authentischer Stadtatmosphäre degenerieren; wie die Aneinanderreihung von Supermärkten, Autowaschanlagen und Baumärkten den *urban spawl*, die Ausuferung der Stadt in die Horizontale, befeuert und das Leben in der Peripherie prägt. Die Fotoserien von europäischen, afrikanischen, asiatischen und amerikanischen Vorstädten zeigen genau das: die Einkaufsmärkte und die geisterhaft leeren Supermarkt-Parkplätze, die Werbeschilderwälder und die seltsamen Muster der Malls im Stadtbild, die man entdeckt, wenn man sie aus der Luft betrachtet; die hochgestapelten Container und das flache Reihenhausglück, die toten Tankstellen unter vergifteten Palmen, die öligen Schlammflächen unter den Highwaybrücken, die ganze Ästhetik des Konsums, das Rohmaterial einer Stadt der Gegenwart. Koolhaas' analytisches Interesse an den unsichtbaren Mechanismen der Stadtgesellschaft fördert einiges zutage – die Existenz der Public Flow Engineers zum Beispiel, die im Auftrag von Mall-Betreibern so genannte *tracking devices* erstellen: kleine Infrarotsender und Wärmebildkameras registrieren die Menschenballungen und Aufenthaltspunkte in Shopping Malls, machen „heiße“ und

„kalte“ Kommerzonen ausfindig und erstellen pausenlos Diagramme über Verweildauer und Kaufverhalten der Kundschaft.

Der Public Flow Engineer optimiert sofort kalte Verkaufszonen, in er dort neue Stände und Anziehungspunkte aufbauen lässt; die scheinbar ziellose und spontane Bewegung des Mall-Flaneurs, die ihm selbst als Erholung vom zielgerichteten Handeln erscheint, wird in Wirklichkeit von Emotions-Ingenieuren, von Emotioneers, gesteuert. Diesem bis ins letzte durchorganisierten Raum stehen in „Mutations“ die Bilder von Lagos gegenüber. Ausgerechnet im Chaos der afrikanischen Stadt entdeckt Koolhaas den seltsamen Mechanismus städtischer Autopoesie: Alles funktioniert, aber völlig anders, als man es geplant hat. Weil sich auf den überlasteten Autobahnkreuzen von Lagos ständig Staus bilden, siedeln sich Händler unter den Brücken und auf Parkplätzen an; wer billig einkaufen will, begibt sich in den Stau, der so zu einem neuer Marktplatz geworden ist und ephemere Handelsarchitekturen – Buden, Holzverschlüge, rollende Supermärkte auf Lastwagenhängern – mit sich bringt. Dass solche flexiblen Strukturen und Abläufe auch im verwaltungsgelähmten Europa möglich wären, ist eher unwahrscheinlich. Mit seinem Rotterdamer Projekt aber bringt Rem Koolhaas eine Dimension ins Spiel, die zur Lösung der Platzprobleme moderner Metropolen viel beitragen könnte: die Ausweitung nicht nur der Nutzfläche, sondern des öffentlichen Raums und des Stadtgefühls in die Vertikale.