

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 90 (2003)  
**Heft:** 7/8: et cetera

**Artikel:** Schönes neues Fahrerlebnis : "Mobility - A Room with a View", ein Rückblick auf die 1. Architekturbiennale Rotterdam, (7. Mai bis 7. Juli 2003)  
**Autor:** Bokern, Anneke  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-67121>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Schönes neues Fahrerlebnis

«Mobility – A Room with a View»,  
Ein Rückblick auf die 1. Architektubiennale  
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 nummeriert. Diese kreative Vernachlässigung hält das Team der Internationalen Architektubiennale 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.

### 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,

Autobahn, Mexico



Bilder: pdl Biennale Rotterdam

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 Hafenhälfte von 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 unbekanntem jungen Büros; realistische Projekte wie der Flughafen Eindhoven von KCAP hängen neben verrückten Science-Fiction-Utopien wie den «Para-



U-Bahn, Tokyo

sites» 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 breit macht, 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 Artgeengineering, 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