

Flughafenarchitektur folgt heute zwei Strategien: Entweder sie gehorcht allein dem funktionalistischen Diktat eines optimierten Organisationsablaufes – oder sie sucht die Absenz der Form durch eine bildkräftige Formensprache zu kompensieren. Anstelle einer «Ästhetik des Gewöhnlichen» oder einer «Ästhetik des Effekts» postuliert der Autor eine komplexere Ästhetik, die mehrere Interpretationen erlaubt. Die Erfahrungen des Reisens, des Bauens und des Alltags verknüpfen sich.

Terminal Space

Gedanken zur zeitgenössischen Flughafenarchitektur Marc Angéilil

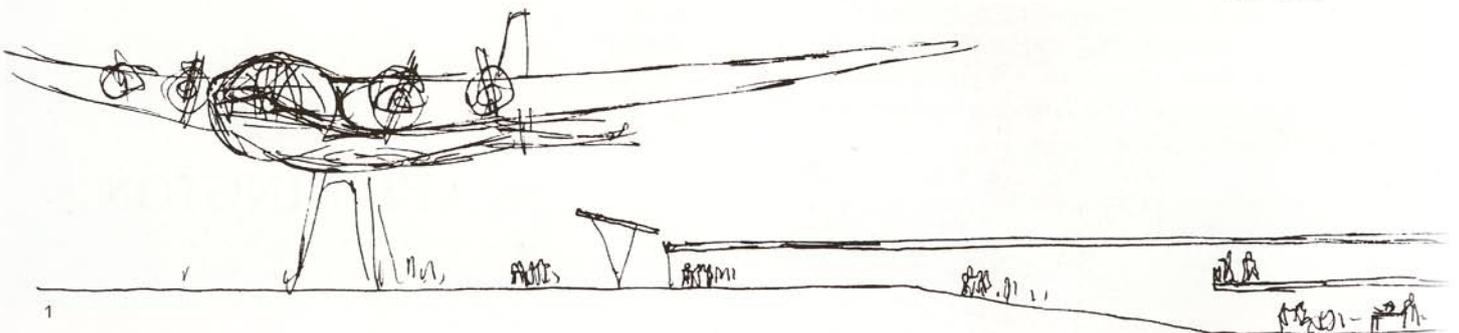
«Einmal am Boden, scheint nur eine Architektur tolerierbar und zulässig zu sein: es ist die der wunderbaren Flugzeuge, die den sichtbaren Raum besetzen. Ihre Biologie ist solcher Art, ihre Formen sind eines solchen harmonischen Ausdrucks, dass daneben keine Architektur vernünftig, kein Gebäude erträglich erscheint. Ein Flughafen müsste demnach nackt sein, vollkommen nackt unter dem Himmel, vor den Feldern und der Landebahn aus Zement.»

Le Corbusier, 1946¹

«L'avion accuse ...», schreibt Le Corbusier 1935, das Flugzeug klagt die Architektur an.² Mit den Errungenschaften der Luftfahrt entstehen neue Rahmenbedingungen, die – im Sinne einer Herausforderung für die Baukunst – zu einer unwiderstehlichen Neuorientierung des Fachgebietes führen werden. Unter dem Leitsatz «Augen, die nicht sehen ...» wird schon in der Zeitschrift *L'Esprit Nouveau* und danach in *Vers une architecture* die These vertreten, dass der Technologietransfer von der Flugzeugindustrie zur Serienproduktion im Bauwesen eine neue Architekturästhetik bedinge.³ Ein nahtloses Band schien von der Aerodynamik der Flugmaschine zur Ästhetik der Moderne zu führen. Wie steht es aber mit der Frage des Erscheinungsbildes eines Flughafens? Hier werden von Le Corbusier andere Möglichkeiten des Ausdrucks in Betracht gezogen.

Flughäfen gehören jener Gattung von Bauaufgaben an, die im Grenzbereich zwischen Infrastruktur und Architektur anzusiedeln ist. In der Schnittmenge dieser einander scheinbar ausschliessenden Bereiche des Bauens liegen Potenziale brach, die es zu erforschen gilt. Genau an diesem Punkt setzt Le Corbusier an, als er 1945 den Vorsitz der Infrastruktur-Sektion des ersten Nachkriegskongresses der Französischen Luftfahrt übernimmt. Überlegungen zur Frage der Ästhetik leiten überwiegend den Diskurs. Ein Flughafengebäude dürfe in keiner Art und Weise das Formenvokabular eines Flugzeuges übernehmen, eine Konkurrenz zwischen der architektonischen Gestalt und den biomorphen, geschmeidigen Konturen der Flugmaschinen sei zu vermeiden. «Die Schönheit eines Flughafens», schreibt Le Corbusier, «liegt in der Pracht des offenen Raumes.» Es sei die Weite der Landschaft, an welcher sich die Architektur zu orientieren habe; man solle sie so konstruieren, dass sie aus der Vogelflugperspektive, einem Bodenrelief gleich, mit ihrem Kontext verschmilzt. Die horizontale Ausdehnung der Landebahnen, die in der ihr eigenen Geometrie den Raum zeichenhaft prägen, setze den Massstab einer Bauweise, in welcher die kategorische Trennung zwischen Hoch- und Tiefbau ihre Bedeutung verliert. «Ein Flughafen müsste demnach nackt sein», seine Architektur eine Direktheit vermitteln, die den im Bereich der Infrastruktur-

**1 Le Corbusier:
Schnitt durch
ein Terminalgebäude,
Skizze (1946)**
(aus: Le Corbusier,
«Œuvre complète»,
1938–1946)



bauten gängigen Prinzipien der Ausführung folgt. Interessanterweise wird eine ähnliche Position zwanzig Jahre später vom amerikanischen, für seine Land Art-Werke bekannten Künstler Robert Smithson vertreten. Anlass der Überlegungen zum Thema des formalen Ausdrucks grossmassstäblicher Anlagen im Bauwesen ist seine Teilnahme als künstlerischer Berater bei der Planung des Flughafens Dallas-Fort Worth. Fasziniert von der Dimension des Unterfangens beginnt Smithson im Sinne eines fachübergreifenden Diskurses und mit der Absicht, sein eigenes Fachgebiet zu erweitern, die Grenzen zwischen Kunst, Architektur und Infrastruktur aufzulösen. Auch sein Ansatz beruht darauf, das «ästhetische Potenzial» gross angelegter Bauvorhaben zu erkunden. Der Aufsatz «Towards the Development of an Air Terminal Site», den Smithson 1967 in Artforum veröffentlicht, wird von fotografischen Aufnahmen diverser Infrastrukturbaustellen begleitet.⁴ «Durch die Untersuchung der physischen Formen solcher Projekte kann man unerwartete ästhetische Informationen gewinnen», schreibt Smithson. Während des Bauprozesses eines Staudammes, einer Speicheranlage oder einer Landebahn entstehen Formen enormer Kraft, die in jeder Phase der Ausführung «eine ganze Serie von Kunstwerken» bilden. Diese durch den Gebrauch determinierten Architekturen weisen eine Syntax auf, die durch die «Sprache» des «Bauens» bestimmt wird. Es sei diese Sprache, die zu neuen Möglichkeiten kreativer Produktion und damit ästhetischer Rezeption beitragen kann. Um Kunst herzustellen, könnte ein Künstler «statt eines Pinsels einen Bulldozer benutzen».

Obwohl Le Corbusiers und Smithsons Ansätze auf die Realität des Bauens eingehen und diese als Anlass nehmen, um dem Aspekt des formalen Ausdruckes in der Architektur und der Kunst nachzugehen, scheinen diese Versuche von einer neuen Realität überholt worden zu sein. Die zeitgenössische Flughafenarchitektur entwickelt sich entlang anderer Achsen, die – dem heutigen Zeitgeist entsprechend – auf eine überraschende, aber dennoch problematische Art Ästhetik und Realität zueinander in Beziehung setzen. Zwei Positionen können grundsätzlich unterschieden werden: Während die

erste Fragen der architektonischen Gestalt sozusagen ausklammert, beruht die zweite darauf, genau diese Absenz der Form zu kompensieren.

Die Ästhetik des Gewöhnlichen

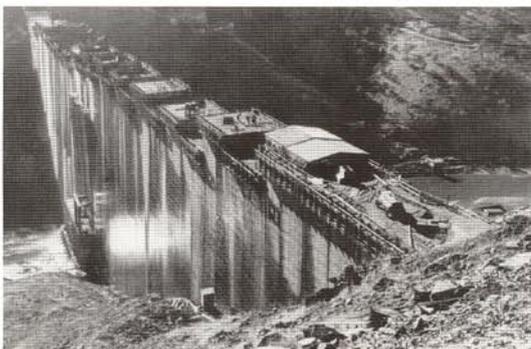
Am Rande grossstädtischer Agglomerationen gelegen, gehören Flughäfen einer Kategorie von Anlagen an, die in den letzten Jahrzehnten vielerorts und in kürzester Zeit gleichsam aus dem Nichts entstanden sind. Diese quantitative Zunahme einer für das Fachgebiet der Architektur verhältnismässig neuen Bauaufgabe scheint jedoch in qualitativer Hinsicht eher wenig verheissungsvolle Beiträge geleistet zu haben. Obwohl als das Tor zur Welt bezeichnet, scheint der Flughafen als Gebäudetypus einer Anonymität zu verfallen, die Unterschiede jeder Art nivelliert. Ob der Flughafen von Frankfurt, Los Angeles oder Tokyo: Sie sehen alle gleich aus. Regionale Eigenheiten sind nur an den Sprachen der Personenleitsysteme oder Souvenirs zu erkennen, die am Kiosk zum Kauf angeboten werden. Banalität und Eigenschaftslosigkeit sind die vorherrschenden Merkmale einer im internationalen Kontext zur Norm erklärten Architektur.

Wenn der Betrachter im Zustande der Zerstreung von diesen Architekturen eingenommen und seiner Sinneswahrnehmung nahezu beraubt wird, dann geschieht dies gewissermassen als Folge dessen, was Peter Fischli und David Weiss in ihrer Fotosequenz *Airports* darzustellen versuchen.⁵ Ohne einen bestimmten künstlerischen Eingriff zu vollziehen, werden Flughäfen als *objets trouvés* unserer Zivilisation als das präsentiert, was sie sind. Das routinemässige Geschehen auf dem Flugfeld wird in fotografischen Aufnahmen unverfälscht festgehalten. Diese kommentarlos aneinander gereihten Bilder der Spezies Flughafen, eine Darstellungsart, die in ihrer Persistenz an eine Sammlung eines kulturanthropologischen Museums erinnert, sprechen einen Zustand an, welcher der heutigen Gesellschaft mehr denn je eigen ist.⁶ Fischli und Weiss, die sich als «Kanalisationsarbeiter der Gesellschaft» bezeichnen, machen sich zur Aufgabe, genau diese von ihr produzierten, dennoch von unserer Wahrnehmung verdrängten

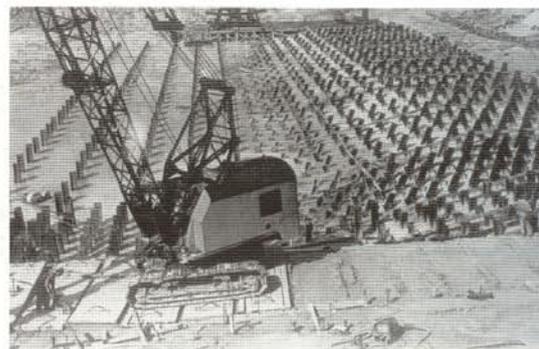
2 Robert Smithson: Pine Flat Dam, Sacramento, Kalifornien;

(Abb. 2–3: Fotografien aus «Towards the Development of an Air Terminal Site», «Artforum», 1967)

3 Robert Smithson: Bauplatz für das Fundament eines Staudamms, Texas



2



3

Erzeugnisse zu untersuchen.⁷ Flughäfen sind Kulturzeuge unserer Zeit und unseres Denkens. Durch die Abbildung einer uns scheinbar bekannten Realität, welche die Künstler in perfekten Cibachromaufnahmen wiedergeben, wird nicht nur diese in ihrer Trostlosigkeit entlarvt; vielmehr sind auch unsere Sehgewohnheiten herausgefordert, welche abgestumpft den uns nahe liegenden Alltag nicht mehr erkennen lassen.

Auch die amerikanische Künstlerin Martha Rosler widmet sich in ihren Arbeiten seit über dreissig Jahren dem Thema Flughafen. Während Fischli und Weiss sich hauptsächlich auf den Aussenraum der Flughafengelände konzentrieren, dringt Rosler mit ihrer Kamera in das Innere der Bauten ein. «Müde, verschwitzt und überlastet», wie sie es ausdrückt, reist sie als «Vielfliegerin» um die Welt, um aus der Sicht des Passagiers das Innenleben der Flughafenterminals zu erkunden.⁸ Ihre Aufmerksamkeit richtet sich auf die Eigenschaften des Raumes, der für die Reisenden, in Anbetracht dessen, dass in den meisten Fällen der Aussenraum der Wahrnehmung versagt bleibt, immer nur Innenraum ist. In der Tat haben diese Räume eine ihnen sonderbar eigene, auf das emotionale Befinden des Betrachters einwirkende Atmosphäre, die jenseits jeglichen Gefühls des Wohlbefindens Entfremdung aufkommen lässt. Durch die Wahl der Brennweite wie auch des Bildausschnittes werden diese räumlichen Aspekte in ihren psychisch-bestimmenden Eigenschaften hervorgehoben. So werden endlos erscheinende Gänge durch auf einen «Fluchtpunkt zentrierte Perspektiven» in ihrer Länge betont.⁹ Rosler hält die hypnotische Wirkung dieser Räume fest; Werbeflächen, Fahrsteige, Fernsehmonitore und dergleichen werden in ihren Eigenheiten dokumentiert. In einen traumähnlichen Zustand versetzt, trifft der Reisende auf identische Rolltreppen, die beständig ihre monotonen Bewegungen vollziehen, auf die immer wieder gleichen architektonischen Bauteile und Materialien, als ob die planenden Architekten nur diese zur Vorgabe gehabt hätten.

In diesem Zusammenhang ist der Stellenwert der Ästhetik innerhalb unserer Kultur sowohl für Martha Rosler als auch für Peter Fischli und David Weiss von Bedeutung. Konsti-

tuierender Faktor der Prozesse, die an der Bildung dieser Alltagswelt teilhaben, ist die Verdrängung ästhetischer Belange. Nichtsdestotrotz hat dasjenige, das uns umgibt, immer einen ästhetischen Wert, unabhängig davon, ob dieser bewusst sich aus einem Gestaltungsprozess entwickelt oder eben nicht.

Ökonomische und funktionale Kriterien scheinen eine Ästhetik zu rechtfertigen, die weltweit aufgenommen worden ist, nicht nur betreffend der internationalen Flughafenarchitektur, sondern auch hinsichtlich aller stadtbildenden Elemente. In einem Aufsatz mit dem Titel *The Generic City* versteht Rem Koolhaas den Flughafen als Modell der Stadt der Gegenwart: «Ist die zeitgenössische Stadt wie der zeitgenössische Flughafen – allesamt das Gleiche.»¹⁰ In seiner prototypischen Erscheinungsform vereint der Typus Flughafen alle Eigenarten einer Kulturform, die im Zeitalter der technischen Reproduzierbarkeit zu einer Homogenisierung der Umwelt beitragen. Das hauptsächliche Anliegen der Vorgehensweise ist die Effizienz, wobei die Logik der Funktionsabläufe, mit wirtschaftlicher Optimierung gekoppelt, die unumstössliche Grundlage wie auch Rechtfertigung der zu treffenden Entschiede bildet. Die Grundrisspläne der Flughafengebäude sind direkte Abbilder der Diagramme der Nutzungsanforderungen. Diese Wiederholbarkeit des Gleichartigen beschränkt sich nicht nur auf die Organisation und Form der Bauten, sondern ist ausdrücklich den Prozessen inhärent, die zu ihrer Entstehung beitragen. Auch hier werden innerhalb eines festgelegten Systems operativer Strukturen, «les combinatoires d'opérations», wie es Michel Foucault nennen würde, regelmässig die gleichen Muster verfolgt. Trotz der beträchtlichen Mengen an Energie und finanziellen Mitteln, die im Planungs- und Bauprozess solcher Anlagen investiert werden, sind die sich daraus ergebenden Produkte von einer Belanglosigkeit gekennzeichnet, die das Mittelmass zur Regel macht.

Die Ästhetik des Effektes

Wie vieles andere auch, hat jede Form der Ästhetik ihre Kehrseite. Selbst die Mittelmässigkeit, die in angeblicher Bescheidenheit sich dem Schönheitsbegriff verweigert, wird von

4+5 Peter Fischli und David Weiss: Flughafenaufnahmen, Cibachrom (aus: «Airports», 1988–1990)



4



5

einer anderen, nicht minder mittelmässigen Ästhetik im Banne gehalten. So nehmen Fischli und Weiss sich auch diesem Bereich der Kulturproduktion an, insofern sie ihre Flughafenaufnahmen – in verschiedenen Ausstellungen – durch Bilder touristischer Sehenswürdigkeiten ergänzen: die Skyline von Manhattan, Gondeln auf einem venezianischen Kanal, die Pyramiden von Gizeh, das Matterhorn im Morgenlicht, der Eiffelturm im nächtlichen Scheinwerferlicht. Auch wenn die Reiseindustrie etwas anderes verspricht, sind auch diese Bilder auswechselbar, denn sie gehören einer künstlich fabrizierten, kollektiven Erinnerung an, die mehr der Ästhetik der Hochglanzbroschüren folgt als derjenigen der effektiven Destinationen. Die Künstler äussern sich wie folgt zu diesem Thema: «Eine riskante Absicht, die meistfotografierten Welt- dinge noch einmal selbst zu fotografieren und zwar aus eben jener Perspektive, die ihr hyperkollektives Image geschaffen hat.»¹¹

Die Identität dieser Ästhetik besteht in der uniformen Wiederholung stereotyper Werte, die in zeichenhaften Bildern verankert ihre direkte Reproduzierbarkeit gewährleisten. Genauso wie Reisende sich vor dem Hintergrund von Bau- denkmälern fotografieren lassen, so präsentieren sich die Fluggesellschaften im Kontext gleichartiger Bilder: *Air India* vor dem Taj Mahal, *Egypt Air* vor den Pyramiden und die nationale Fluggesellschaft der Schweiz vor dem Hintergrund der Alpen. Mit den Mitteln der Werbung soll durch die Wiedergabe erkennbarer Ikonen Identität und, über das eigent- liche Angebot hinaus, ein Mehrwert geschaffen werden. Dass dabei die Werbung auf Klischees zurückgreift, hat eher mit unmittelbarer Erkennbarkeit zu tun als mit dem Versuch, differenzierte Werte vermitteln zu wollen. Das Durchschnitt- liche bemächtigt sich des Besonderen und wertet es durch dessen Vervielfältigung ab.

In einem Wirtschaftssystem, in welchem das Einmalige einen Marktwert hat, auch wenn diese Einmaligkeit nur konstruiert ist, muss sich scheinbar auch die Architektur diesem Prinzip fügen. Hier wird neuerdings, im Rahmen der Flug- hafenanplanung, mit allen verfügbaren Mitteln versucht, Ein-

maligkeit und damit Erkennbarkeit zu schaffen, wobei die verfolgten Strategien denjenigen der Werbebranche entspre- chen. Durch den ausserordentlichen Einsatz der architek- tonischen Form werden Bilder produziert, die in ihrer Zei- chenhaftigkeit nachhaltig in Erscheinung treten sollen. Auch die besten Beispiele, wie das Kansai-Terminalgebäude von Renzo Piano in Osaka, Norman Fosters Entwurf für den neuen Flughafen von Hong Kong oder Kisho Kurokawas Flug- hafenanlage in Kuala Lumpur, können sich den Produktions- mechanismen nicht verweigern, die zu einer Ästhetisierung der Architektur beitragen. Von akrobatisch anmutenden Konstruktionen getragen, entstehen Dachlandschaften, die in übertriebener formaler Gestalt die Architektur in Szene set- zen. In Analogie zur Mode- und Werbebranche operiert die Archi- tektur mit den Instrumenten der Verführung, gekoppelt mit dem Versprechen, die Realität des Alltags überwinden zu können. So werden formale Gesten hervorgerufen, die den Glanz einer anderen, immer fröhlichen, heiteren und aus- sergewöhnlichen Realität zelebrieren. Damit wird die Archi- tektur zum Verbündeten einer Kulturform, die Guy Debord als «société du spectacle» bezeichnet, einer Kulturform, deren symbolische wie auch wirtschaftliche Wertschätzung vom Effekt getragen wird. In dem Sinne, gemäss Debord, sei das Spektakel nicht nur das Produkt der Techniken der Mas- senverbreitung von Bildern, vielmehr eine durch Bilder ver- mittelte gesellschaftliche Kondition.¹²

Die durch den Effekt determinierte Form der Ästhetik ge- winnt umso mehr an Bedeutung, als der Flughafen heutzutage nicht mehr ausschliesslich auf den Transport von Personen und Gütern ausgerichtet ist, sondern im gleichen Masse auch die programmatischen Anforderungen eines Ein- kaufs- und Unterhaltungszentrums zu erfüllen hat. Diese Er- weiterung des Nutzungsangebotes, das auch Hotels, Kongress- zentren und im extremen Fall Spielcasinos umfasst, bedarf angeblich der architektonischen Übertreibung, um in wirt- schaftlicher Hinsicht konkurrenzfähig zu sein. Um den Ge- winn zu maximieren, werden an strategischen Positionen, entlang der Wege, die der Passagier beschreiten muss, Ein-

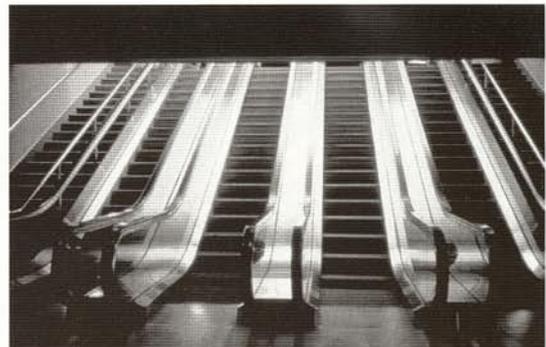
**6 Martha Rosler:
Bildschirm, Idaho
(1986)**

(Abb. 6+7 aus:
«In the Place of the
Public, Observations
of a Frequent Flyer»,
1998)

**7 Martha Rosler:
Rolltreppen, Dallas
oder Los Angeles
(1991)**



6



7

kaufsbereiche eingerichtet, sowohl vor als auch nach der Passkontrolle. *Shopping* ist zum Schlüsselbegriff der Flughafenplanung geworden. Damit wird eine Entwicklung in die Wege geleitet, die eine sonderbare Umkehrung der räumlichen Disposition erfordert. Die Klarheit der Wegverbindungen wird zugunsten eines labyrinthisch wirkenden Raumgefüges aufgegeben; statt Übersichtlichkeit wird nun eine bestimmte Form der Desorientierung angestrebt, da bekanntermassen diese den Konsum fördert.¹³ Während die äussere Erscheinung der Bauten zeichnerhaft ist, gewissermassen durch eine ausgeprägte Formensprache das innere Erlebnis ankündigt, beruht die Gestaltung des Innenraumes auf anderen Prinzipien, deren Tragkraft nicht von minderer Bedeutung ist. Hier wird der Effekt durch die Schaffung einer hektischen Atmosphäre erzielt. Im Gewimmel der Stilrichtungen, der Werbung und Beschriftung, des Nebeneinanders von billigen und teuren Materialien, entsteht eine neue Art von Raum, für welchen Rem Koolhaas den Begriff *junkspace* verwendet.¹⁴ Durch die Akkumulation der Massnahmen, eine Strategie, die auch unkoordinierte Entscheide zulässt, wird ein Raum konstruiert, der, obwohl er sich der bewussten Sinneswahrnehmung entzieht, sich der Sinne vollumfänglich bemächtigt, ein Raum, dessen Ästhetik eine betäubende Wirkung auf den Benutzer auszuüben vermag.

Netzwerk Ästhetik

Bleibt der Baukunst als Disziplin keine andere Wahl, als faktisch nur affirmativ sich dem Status gegenwärtiger Entwicklungen zu fügen? Wie der französische Philosoph und Soziologe Henri Lefebvre anhand seiner Untersuchungen der Produktionsbedingungen des Raumes aufzeigt, kann die physische Realität, die uns umgibt, als das Abbild vorherrschender sozio-ökonomischer Strukturen verstanden werden.¹⁵ Zweifellos untersteht auch die zeitgenössische Flughafenarchitektur den gleichen Produktionsmechanismen, die an der Bildung unserer Umwelt teilhaben. Dennoch stellt sich in diesem Kontext die Frage, ob die Architektur schicksalhaft den gegebenen Konditionen ausgeliefert ist oder ob sie, ihrer

gesellschaftlichen Verantwortung bewusst, die bestehenden Rahmenbedingungen in einem produktiven Sinn aufnehmen kann, um entsprechende Beiträge zu leisten.

Die hier angesprochenen Tendenzen innerhalb des Flughafenbaus, namentlich die Eintönigkeit banaler Effizienz wie auch die aufdringliche Zelebrierung der Form, sind nicht nur Ausdruck gleichartiger kultureller und wirtschaftlicher Prinzipien, sondern üben eine nahezu identische anästhetische Wirkung auf den Betrachter aus. Der Begriff *Anästhetik*, den Wolfgang Welsch als Kehrseite der Ästhetik versteht, spricht jenen Zustand an, der die «Empfindungsfähigkeit» aufhebt. Statt die Sinneswahrnehmung zu fördern, trägt die Anästhetik zu einer Verfassung des Betrachters bei, die durch «Empfindungslosigkeit» gekennzeichnet ist – «im Sinne eines Verlusts», schreibt Welsch, «einer Unterbindung oder der Unmöglichkeit von Sensibilität, ...»¹⁶

In dieser Situation zeichnet sich für die Architektur die Eventualität ab, der Anästhetisierung entgegenzuwirken, ihr durch die Förderung einer wahrnehmungsverbundenen und kritischen Beziehung zur Realität standzuhalten. Diese Aufgabe, die ein entwickeltes ästhetisches Denken und Handeln erfordert, bedarf eines ausserordentlich vertieften Verständnisses jenes Kräftesystems, das – im Sinne von Lefebvre – die Produktion des Raumes in allen seinen Aspekten determiniert, einschliesslich jener Faktoren, die anästhetisierend wirken.

Versteht man die Ästhetik einerseits als philosophische Disziplin, die sich dem Bereich der Wahrnehmung widmet, so ergibt sich für die Architektur die Möglichkeit eines fachübergreifenden Dialogs, aus welchem Erkenntnisse für potenzielle architektonische Konzepte und Prozesse erarbeitet werden können. Versteht man *Ästhetik* andererseits, als Begriff, der für die Struktur der Wahrnehmungsphänomene selbst steht, so ergibt sich für die Architektur die Möglichkeit, aufgrund eines derartigen strukturellen Verständnisses ihr Denk- und Handlungsfeld zu umreissen. Während die erste Definition die Architektur in einem epistemologischen Kontext situiert, sie zum Beispiel hinsichtlich der Ästhetik der



8



9

8 Renzo Piano:
Kansai Airport,
Osaka

9 Kisho Kurokawa:
Flughafen von
Kuala Lumpur,
Malaysia

Moderne, Theodor Adornos Konzept einer experimentellen Ästhetik oder Wolfgang Welschs Plädoyer für ein ästhetisches Denken diskutiert, leitet die zweite Definition eine phänomenologische Betrachtung ein. Es ist diese zweite Begriffsbestimmung, welche die Ästhetik in Relation zu einem bestimmten Referenten setzt. Formulierungen wie *die Ästhetik des Gewöhnlichen* oder *die Ästhetik des Effektes* entstammen dieser Betrachtungsweise, wobei die Eigenschaften des jeweiligen Referenten die Struktur der Wahrnehmung bestimmen.

Da die Architektur mannigfaltige Anforderungen zu erfüllen hat, in einem Netzwerk komplexer Zusammenhänge ihrer Bestimmung nachgeht, können diese Anforderungen und Zusammenhänge, über ihre eigentliche Funktion hinaus, hinsichtlich eines auf ästhetische Anliegen ausgerichteten Diskurses angesprochen werden. Jede Aufgabe hätte somit ein ästhetisches Potenzial. Für die Flughafenarchitektur könnte dies zum Beispiel bedeuten, dass sie – in Anbetracht ihrer bestimmten Nutzung – eine *Ästhetik des Reisens*, das heisst Phänomene wie Ankommen, Warten, Abfliegen, berücksichtigen könnte.¹⁷ Andere Möglichkeiten ergäben sich, würde man einer *Ästhetik des Bauens* Rechnung tragen, entsprechend der von Le Corbusier und Robert Smithson angesprochenen Wechselwirkung zwischen Infrastruktur und Architektur. Zieht man ausserdem in Betracht, dass das Flughafenpersonal tagaus, tagein, immer wieder den gleichen Arbeiten nachzugehen hat, so könnte eine Auseinandersetzung mit einer *Ästhetik des Alltags* wiederum weitere Anstösse geben.¹⁸

Architektur entsteht aus der Relation vielfältiger Betrachtungsweisen. Hinsichtlich der Wahrnehmung konstituiert sie sich als mehrfachkodiertes System, dessen Gleichgewichtszustand der Interaktion aller ihr zugrunde liegenden Faktoren bedarf. Ein derartiges Netzwerk der Ästhetik ordnet die Architektur im Kontext eines differentiellen Feldes möglicher Interpretationen ein, das aus mannigfaltigen Beziehungssetzungen zwischen der architektonischen Form und der ihr jeweils zugewiesenen potenziellen Inhalte umrissen wird. Das heisst jedoch nicht, dass jede beliebige Interpretation gerechtfertigt sein muss. Die architektonischen Elemente

eines Bauobjektes stehen in einem Verweisungszusammenhang zueinander, die Auslegungsrichtungen andeuten und unterschiedliche Verknüpfungen innerhalb eines Netzes möglicher Aussagen erlauben. Von Bedeutung ist nicht die Wahl einer Interpretation, sondern der Umstand koexistierender Interpretationsmöglichkeiten, die das Werk in einem steten Veränderungen ausgesetzten Spannungsfeld situieren.

Marc Angéil ist Professor für Architektur und Entwurf an der ETH Zürich

Anmerkungen

- 1 Le Corbusier, *Œuvre complète*, Zürich, Bd.4, 1938–1946, S.198.
- 2 Le Corbusier, *Aircraft*, London, 1935; Neuauflage: New York 1988.
- 3 Le Corbusier, *Vers une architecture*, Paris, 1923; Paris, 1977.
- 4 Robert Smithson, «Towards the Development of an Air Terminal Site», in: *Art Forum*, Juni 1967.
- 5 Peter Fischli und David Weiss, *Airports*, Zürich, 1990.
- 6 Patrick Frey, «Ein ruheloses Universum» (1985), in: *Das Geheimnis der Arbeit: Texte zum Werk von Peter Fischli & David Weiss*, hrsg. v. Patrick Frey, 1990, S. 59.
- 7 Elizabeth Armstrong, «Everyday Sublime», in: *Peter Fischli and David Weiss: In a Restless World*, Minneapolis, 1996, S. 89.
- 8 Martha Rosler, *In the Place of the Public: Observations of a Frequent Flyer*, 1998, S. 22.
- 9 Anthony Vidler, «Terminal Transfer», *ibid.*, S. 18.
- 10 Rem Koolhaas, «The Generic City» (1994), in: *S, M, L, XL*, New York, 1995, S. 1248.
- 11 Marie-Louise Zimmermann, «Kunst sehnt sich nach Alltag» (1989), in: *Das Geheimnis der Arbeit*, hrsg. v. Patrick Frey, 1990, S. 283.
- 12 Guy Debord, *La société du spectacle*, Paris, 1967; *Die Gesellschaft des Spektakels*, Berlin, 1996, S. 14.
- 13 Sze Tsung Leong, «Captive», in: *Harvard Design School Guide to Shopping*, hrsg. v. Chuihua Judy Chung, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas, Sze Tsung Leong, Köln, 2001, S. 175–192.
- 14 Rem Koolhaas, «Junkspace», in: *OMA@work.a+u, Architecture and Urbanism*, Tokyo, Mai 2000, S. 16–24. Siehe auch «Junkspace», in: *Harvard Design School Guide to Shopping*, Köln, 2001, S. 408–421.
- 15 Henri Lefebvre, *La Production de l'espace* (1974).
- 16 Wolfgang Welsch, *Ästhetisches Denken*, Stuttgart 1990, S. 10/11.
- 17 *Ästhetik des Reisens*, KUNSTFORUM International, hrsg. v. Paolo Bianchi, Bd. 136, Februar–Mai 1997.
- 18 Michel de Certeau, *L'invention du quotidien* (1980); *Kunst des Handelns*, Übersetzung: Ronald Voullié, Berlin, 1988.

10 Rem Koolhaas und Bruce Mau: Grundrisse von Flughafenterminals, (aus: «S, M, L, XL», 1995)

11 Rem Koolhaas: London Gatwick (Abb. 11+12 aus «Harvard Design School Guide to Shopping», 2001)

12 Rem Koolhaas: Amsterdam Schiphol

