

In die Tiefe gebaut

Eine Ausstellung zur Architektur des Untergrunds im Museum für Gestaltung Zürich

Bauten unter der Erde gibt es, seit es Städte gibt. Doch nie waren sie komplexer und aufwendiger als heute. Das Museum für Gestaltung Zürich zeigt passend zur Eröffnung der Durchmesserlinie eine lehrreiche und inspirierende Schau.

Maria Becker

Die Schlusssequenz in «Der dritte Mann» spielt in der Wiener Kanalisation. Der Film hat viele Szenen, die in die Geschichte eingegangen sind, doch die Verfolgungsjagd durch das Labyrinth des Abwassersystems ist der Höhepunkt: In dampfenden Fluten und flackerndem Licht geht die Jagd auf den flüchtenden Täter Harry Lime, dessen fingiertes Begräbnis am Anfang des Films steht. Das richtige Ende findet unter der Erde statt, im Versteck und Fluchtsystem der Stadt, das zur Falle wird. Zuletzt bleibt nur der Blick durch den Dolendeckel in die Freiheit.

Verborgene Kathedralen

Die Kanalisationssysteme sind verborgene Kathedralen und Gewölbe im Untergrund der Städte. Man sieht sie nicht und denkt auch nicht an sie. Es ist eine Architektur in der Tiefe, die gleichwohl perfekt durchdacht und ästhetisch gestaltet ist. Nicht nur die Funktionalität spielt eine Rolle, sondern auch eine eigene Ästhetik der unterirdischen Räume. Bedenkt man, wie vieles heute in den Untergrund verlagert ist, wird einem klar, dass es riesige Baukomplexe unter der Oberfläche der Städte gibt: U-Bahnen, Shoppingcenter, Wasserreservoir, Kanalsysteme, Parkhäuser, Forschungslabore, Bunker, Autostrassen, Warenlager. Das Spektrum der Nutzungen ist bei weitem noch nicht erschöpft, und der Untergrundbau hat mit zunehmender Dichte der Städte und der Bevölkerung ein grosses Entwicklungspotenzial.

Die Vielfalt und Unbegangenheit dieser besonderen Bauten macht die Ausstellung im Museum für Gestaltung zu einem lehrreichen Erlebnis. In sieben thematische Räume gliedert, präsentiert sie historische und zeitgenössische Bauwerke sowie anonyme und unbekannte Räume. Fotoserien, grafische und digitale Visualisierungen, Modelle und Filme zeigen, dass das Bauen in der Vertikale nach unten nicht weniger innovativ ist als die Architektur über der Erde.

Der von Andres Janser konzipierte Rundgang wurde mit dem Zürcher Büro Graber Pulver Architekten gestaltet und folgt einer didaktischen Szenografie: Warum baut man im Untergrund, und was zeichnet diese Architek-



Zugangsstollen zur Kavernenzentrale Ferrera am Hinterrhein, fertiggestellt im Jahr 1963.

LUCA ZANIER

tur aus? Welche Verlagerungen und Umnutzungen gibt es? Was für Arbeits- und Lebensräume haben sich dort entwickelt? Welche Bedeutung hat der Untergrund für filmische und gestalterische Inszenierungen? Die Themenkomplexe sind enorm und spiegeln sich in der Dichte der Schau.

Man darf nicht vergessen, dass die Schweiz für das Thema der Ausstellung besonders prädestiniert ist. Das Alpenland hat durch seine Geografie eine lange Geschichte des Tunnelbaus und der Stollensysteme. In der Zeit seit der Jahrtausendwende hat sich das Volumen dieser Bauten nahezu verdoppelt. Die Innovation der Architektur des Untergrunds ist hier besonders gross: Es gibt enorme Wasserreservoirs, aufwendige Bahn- und Strassentunnelsysteme, Museumsräume im Boden, in den Berg versenkte Wohnbauten. Und wohl kaum ein Land der Welt besitzt so viele Bunkerbauten. In den Flanken der Berge versteckt, bieten sie Raum für militärische Einheiten und Schutz in kommenden Krisenzeiten.

Gestaltung des Innenraums

Die Bauten der Tiefe haben andere Voraussetzungen als der Hochbau. Sie müssen dem Druck von Wasser und Erde standhalten und daher solider konstruiert sein. Da sie nach aussen nicht oder

nur in Teilen sichtbar sind, ist ihre Gestaltung vor allem eine Gestaltung des Innenraums. Gewölbe, Schächte und Betonstreben bestimmen die Ästhetik des unterirdischen Baus, für den Pierre Zoelly den Begriff «Terratektur» geprägt hat. Berühmte zeitgenössische Positionen wie die Gestaltungen von Santiago Calatrava und Peter Zumthor zeigen die Innovation und den Reichtum der Schweizer Untergrundbauten.

Prädestiniert zur Umnutzung

Die Haltbarkeit der unterirdischen Bauwerke führt im Laufe der Zeit nicht selten zu Umnutzungen. Bunker und Lagerbauten werden zu Räumen für Diskotheken, Kinos und Event-Zentren. Auch kommt es vor, dass das Oben in die Tiefe verlagert wird und ganze Stadtzüge neu strukturiert werden.

Das Projekt «Big Dig» im amerikanischen Boston ist für diese Entwicklung ein anschauliches Beispiel. Bis 2007 wurden dort grosse Teile der Stadtautobahn in den Boden gelegt, ein gewaltiger Umbau, der die Veränderung des Lebensraums Stadt anzeigt. Was einst als Fortschritt galt – der sichtbare Fluss des Verkehrs –, ist heute weitläufigen Stadtparks gewichen. Der Unterschied des Vorher und Nachher ist so enorm, dass er fast unwirklich anmutet. Zu den grössten Entwicklungen des Stadtver-

kehrs gehören zweifellos die Systeme der Untergrundbahnen. Jeder, der sich in Paris, London oder New York orientieren will, sucht seine Destinationen mithilfe der Pläne von Linien und Stationen. Die erste Karte dieser Art war «London Underground Transport» von 1933, ein Diagramm, das sämtliche Linien in Horizontalen, Vertikalen und Diagonalen übersetzt und damit die Lesbarkeit des Systems für den Benutzer möglich macht. Die Ausstellung zeigt den historischen Plan, dessen Grafik bis heute für die Pläne der U-Bahnen angewendet wird. Das reale Netz der Tunnels – in einer Karte neben dem Plan veranschaulicht – folgt den völlig unterschiedlichen Möglichkeiten von Stadtraum und Tektonik.

So ausgreifend die Systeme der Untergrundbauten sind, so gering ist ihre Präsenz an der Oberfläche. In einem Land, in dem der zur Bebauung verfügbare Raum limitiert ist, kann auch der Wohnbau in der Tiefe neue Impulse geben. Der Schweizer Not Vital hat aus diesem Grund ein versenkbares, die Landschaft schonendes Einraum-Haus entworfen. Leuchtend stehen seine Fenster im Hang des Berges, der das kleine Plateau der Terrasse umfängt. Ob diese Form der Terratektur Schule machen wird, wird sich zeigen.

Zürich, Museum für Gestaltung, bis 28. September.