

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 10 (1997)
Heft: 3

Artikel: Odyssee 2001 : für die Expo entsteht eine Megastruktur aus dem Baukasten
Autor: Walker, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120573>

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: 12.05.2025

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

Odyssee 2001

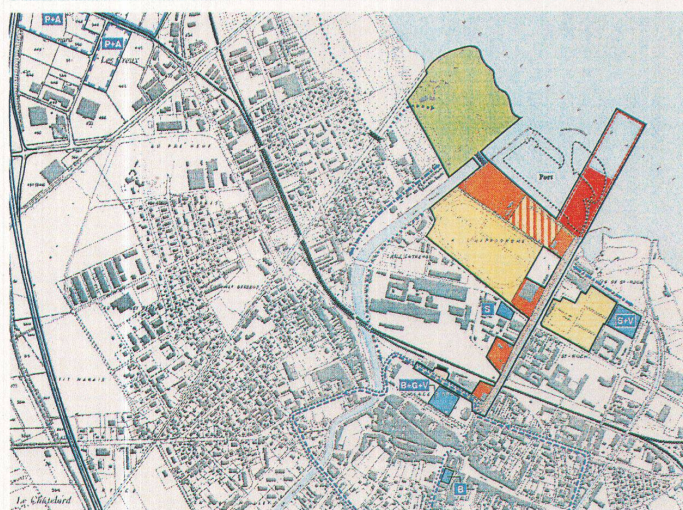
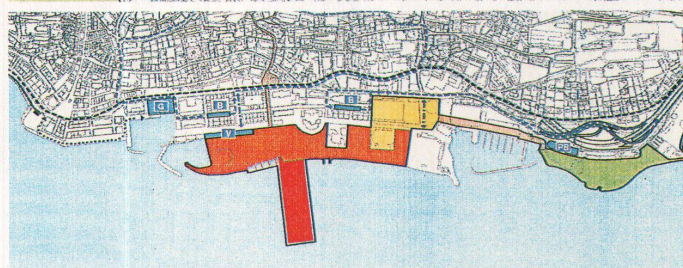
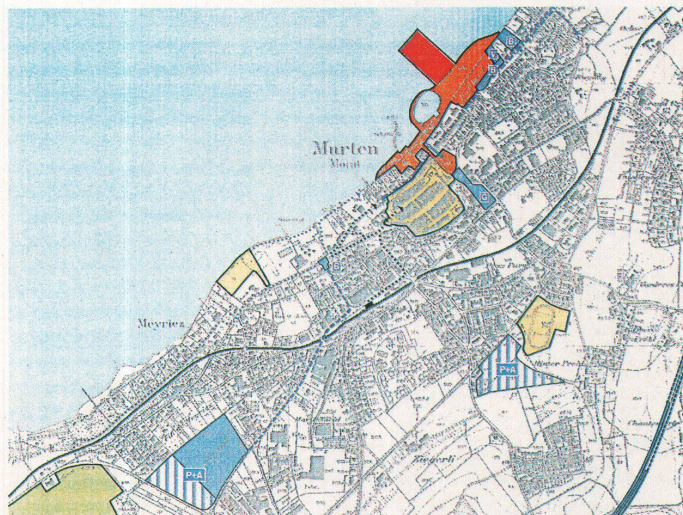
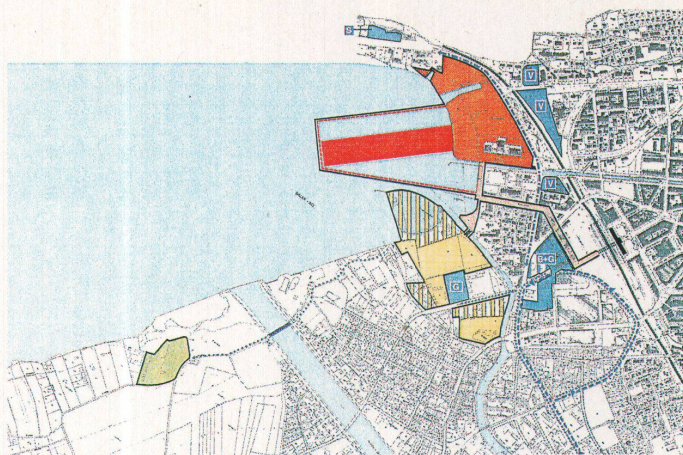
Die Expo 2001 ist schon gestaltet. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, High-Tech-Konstruktionen sind gefragt, die Ingenieure rechnen drauflos. Auf den drei Seen entsteht eine Megastruktur aus dem Baukasten. Unklar ist nach wie vor, was darauf und darin passieren soll. Wir wissen nicht, welche Botschaften erzählt werden sollen.

Eine Broschüre über Inhalt und Szenographie stellt das Konzept vor: Die Expo wird im Jahre 2001 auf dem Bieler, Murten- und Neuenburgersee stattfinden. Sie soll den Röstigraben zuschütten; die Expo soll aber vor allem ein Aufbruchfest ins 21. Jahrhundert werden. Zehn verschiedene Zukunftswege sollen unter fünf verschiedenen Blickwinkeln entsprechend den fünf Standorten betrachtet werden. Die Städte Biel, Neuenburg, Yverdon, Murten erhalten je eine sogenannte «Arteplage» mit einer in den See hinausragenden Plattform als Forum. Der Jura erhält als fünften Standort eine schwimmende Insel.

Auf der Plattform werden in einem Pavillon die Problemkreise formuliert, in weiteren Raumhüllen sollen verschiedene Partner mögliche Lösungen aufzeigen. Im Gegensatz zur Ausstellungsform sind Inhalte und Botschaften noch abstrakt und in den Wolken. Die Expo versteht sich als «offene Werkstatt»; bis in vier Jahren kann noch einiges passieren. Alles soll möglich sein. Ich meine, Beschränkung wäre angezeigt. Aber nein, die Expo will alles in Bewegung setzen. Was, ist noch unklar, aber wie und wo steht fest.

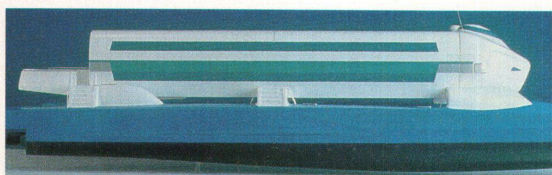
Terrainsicherung

In Biel ist schon im Januar die kantonale Überbauungsordnung für die Arteplage vorgestellt worden. Es geht um eine planungsrechtliche Sicherung des Terrains für die Expo. Ausser der Lage der Plattform sind die Nutzung und Grösse des Expogeländes am Ufer festgelegt. Dort sollen die Besucher empfangen, gepflegt und zu Veranstaltungen (events) entführt werden. Um Platz zu gewinnen, wird das Becken der Badeanstalt bei Bedarf überdeckt. Auch eine Fläche für Modulhotels wird ausgedacht. Sechs Monate nach der Ausstellung müssen alle Spuren verschwunden sein. Die Überbauungsordnung bildet einen gesetzlichen Rahmen. Die Bauten unterstehen einem Gestaltungskonzept, das die Expoleitung erstellt. Ein grosses Problem ist der Besucherstrom. An Spitzentagen



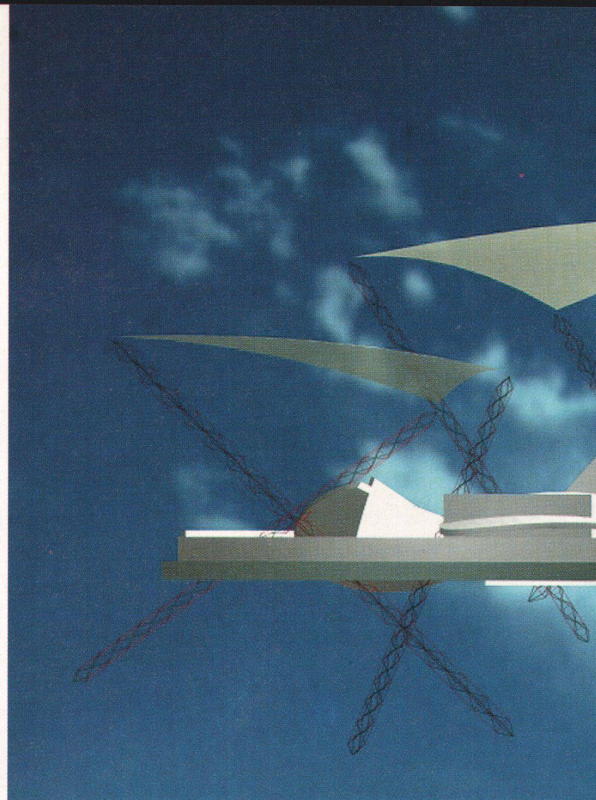
Von oben nach unten: die geplanten «Arteplages» von Biel, Murten, Neuenburg und Yverdon

- Forum
- Ausstellungszone (ständige Aktivitäten)
- Ereigniszone (temporäre Aktivitäten)
- Temporäre Beherbergungszonen
- Parkplätze



Modell des Schnellboots «Iris». Der Katamaran mit Hydrojet-Antrieb wird von der französischen Firma Fountaine-Pajot zusammen mit Daimler Benz als neuer Typ Fähre entwickelt

Die Plattformen sollen mit einer Dachhaut überspannt werden, einer Folie aus zwei Schichten biologisch abbaubaren Plastiks



Die einzelnen Plattformen sollen wie ein grosser Meccano-Baukasten funktionieren

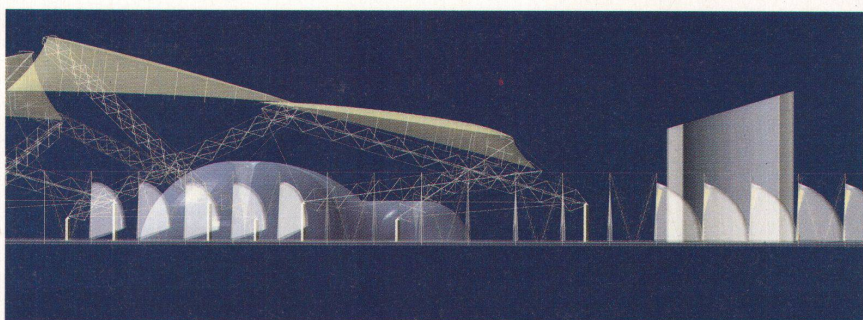


Bild: Bellprat Associates

werden allein in Biel 80 000 Besucher erwartet. Pendelzüge und -busse zu entfernteren Parkplätzen sind vorgesehen. Die Planung einer neuen Bahnhofunterführung, die Bestandteil des Masterplans war, wird vorgezogen. Auch die Autobahn wird schneller gebaut. Die Expo bewegt etwas.

Eine Megastruktur

Die Plattformen sind schon mehr als nur Vision. Dank der Ingenieure (allen voran Mauro Pedretti) gewinnen sie an Gestalt. Pedretti schlug die «Tensegrity» Spannungsstruktur vor, die der amerikanische Künstler Kenneth Snelson 1971 vorgestellt hat. Drei Stangen werden mit Zugkabeln in der Schwebe zusammengehalten und bilden so eine tragende Raumstruktur. Aus den Erfahrungen der Frankfurter und Stuttgarter Schule (Institut für leichte Flächen-tragwerke, Frei Otto etc.) versuchen nun Architekt Xavier Bellprat und Ingenieur Paolo Ugolini mit der Tensegrity-Struktur eine neue Überdachungskonstruktion zu entwickeln. Partner ist die Firma Nüssli Special Events, die dieses

System für Grossveranstaltungen weiterverwenden wird. Die Dachhaut soll eine intelligente Membran sein, d. h. eine Folie aus zwei Schichten biologisch abbaubaren Plastiks mit eingelegten Fasern entlang dem Kräfteverlauf. Hier ist die Firma Créatex in Morges am Ball. Für die ganze Struktur gilt: Die Natur ist Vorbild. Bionik oder Biomimetik heissen die Stichworte:

Baukastenideologie

Das ganze soll wie ein grosser Meccano-Baukasten funktionieren. Die 480 m lange Plattform in Biel wird aus sechs Einheiten mit 80 m Seitenlänge zusammengestellt. Das entspricht der Grösse von vier hintereinander platzierten Fussballfeldern. Denkt man die anderen Plattformen dazu, entsteht eine gewaltige Ausstellungsfläche, alles im gleichen System erbaut. Auch für die kleinräumliche Gestaltung der Ausstellungen auf den Plattformen wird ein Baukastensystem vorgegeben. Ugolini meint: «Das Pavillonsystem wie in Sevilla ist überholt, weil es zu teuer ist, eine Expo ist keine Architekturausstel-

lung. Ausserdem ist ein Massstabsprung bei einer solchen Ausstellung notwendig, da sie sich vom Alltäglichen abheben soll. Im Disneyland ist alles ein wenig kleiner, bei der Expo alles ein wenig grösser.»

Der Erfolg der Disneylands lag aber in der Bildhaftigkeit der postmodernen Architektur, die eine Reaktion auf eine technokratische Moderne war. Trotz der Neubelebung der Moderne frage ich mich nun, ob die ganze Expo mit dem Fortschrittsglauben der sechziger Jahre durchgestaltet werden kann. Die Standorte hätten auch unterschiedliche Konzepte zugelassen (wie an der Landi 39). Die viel beachtete «Neue Einfachheit» der Schweizer Architektur hätte ein Kontrapunkt sein können. Ebenso wie der hieszulande reiche Regionalismus. Um aber Eindruck zu schinden, muss sich nun alles einer einheitlichen High-Tech-Szenographie in einer brillanten Segelschiffästhetik unterordnen. «Es ist alles so schön hier», wird ein Kartengruss lauten. Und doch: Es bleibt nur noch das Sinnen im Nachhinein, denn die wichti-

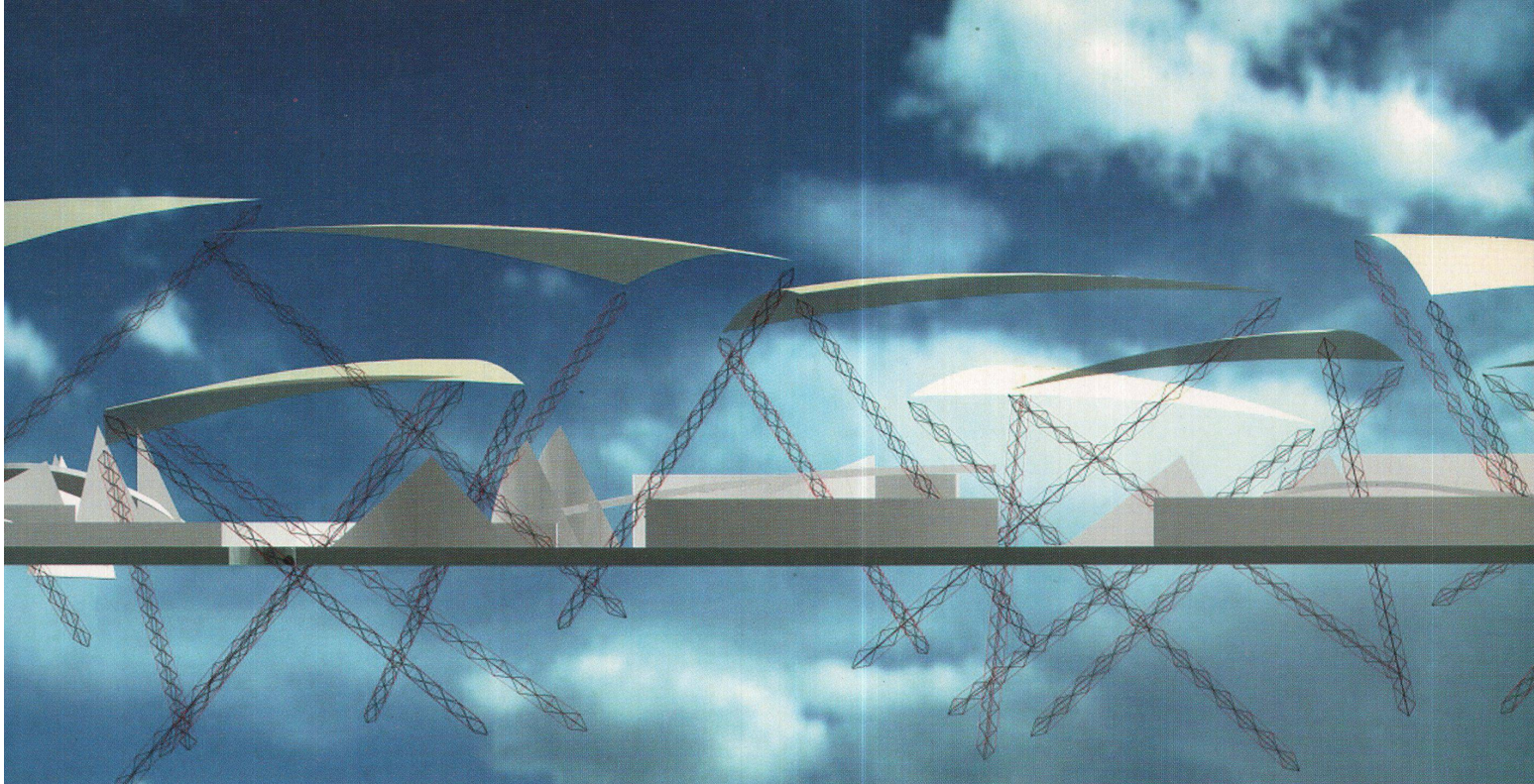


Bild: Bellprat Associates

gen Entscheide sind alle gefallen, ohne dass vorher breit debattiert worden ist. Die Expo hat's gerichtet, wir dürfen uns die Augen reiben.

Die Schweiz am Meer

Für die Plattform-Fundationen im See ist das französische Unternehmen Bouygues offshore zuständig. Das Problem lag weniger in der technischen Machbarkeit, sondern darin, dass eine Versicherung wie Lloyds das Risiko nur trägt, wenn eine solche Firma mitmacht. Schliesslich befinden sich bis zu 20 000 Personen auf einer solchen Plattform.

Ein ähnliches Problem stellte der Transport auf dem Wasser dar. Um die Expo an einem Tag besichtigen zu können, braucht es schnelle und grosse Boote. Da für Schweizer Seen sonst kein Bedürfnis, also auch kein Markt für solche Boote besteht, sprang das Expo-Management bei einem europäischen Projekt auf. Die französische Firma Fountaine-Pajot entwickelt seit 1994 zusammen mit Daimler Benz ein Fährboot für die Bedienung von Inseln. Das Schnellboot Iris ist Teil einer neuen Schiffsgeneration. Es ist ein Katamaran mit einem Hydrojet-Antrieb. Auch bei grosser Geschwindigkeit schlägt das Schiff niedrige Wellen. Auf die Ladebrücke können Frachtcontainer oder Modulaufsätze für 400 Passagiere gesetzt werden. Der Prototyp ist bereits im Bau und soll im Mai gewässert werden. Aufgrund einer Umweltverträglichkeitsprüfung einigte man sich auf den Kompromiss, dass nur zwischen Neuenburg und Yverdon mit der Maxi-

malgeschwindigkeit von 55 km/h gefahren werden darf. Die Schiffe werden gemietet.

Trotz fremden Know-hows betrachtet das Management die Expo aber als schweizerische Leistung. Denn es gilt das Prinzip der Parität. Die schweizerische Industrie liefert in Franken gleichviel wie die französische.

New Public Management

Die Suche nach Partnern, die der Expo Einrichtungen vermieten, liegt ganz auf der Linie des New Public Management. Wo immer möglich, werden Bau- und Ausstellungselemente verwendet, für die eine anderweitige definitive Verwendung feststeht (siehe Wettbewerb Modul-Hotel, S. 36-38 dieser Ausgabe). Das Expo-Management prägte dafür den Begriff Precycling. Ein anderer Begriff ist die Nachhaltigkeit. Mit einem Umwelt-Management-System soll eine minimale Umweltbeeinträchtigung angestrebt werden.

Wer's noch nicht gemerkt hat: Der Expo-Zug fährt. Für Gestalterinnen und Gestalter gibt es nur noch wenige Gelegenheiten aufzuspringen. Wettbewerbe für die räumliche Organisation der Foren, für die schwimmende Arteplage sowie für die Helvethek als reelles oder virtuelles Zentrum der Expo werden noch ausgeschrieben. Die Verträge mit den Ausstellern sollen Ende 1997 unterschrieben werden. Ob bis dann der Inhalt, die Ideen, die Botschaften klar sind?

Robert Walker

Das Logo

Das Logo der Expo 2001 drückt die Schweiz in Bewegung aus. Ein Schweizerkreuz auf Umlaufbahn. Es ist das Resultat eines zweistufigen Wettbewerbs, den Nino Conserva und Urs Stuber aus Frauenfeld gewonnen haben. Die Jury lobt «die Dynamik, die Entwicklungs- und Variationsfähigkeit» des Logos. Die Stärke der visuellen Basiselemente schaffe «die Voraussetzung für ein merkfähiges Identifikationsmerkmal».

Mir kommt eher die Schweizer Raumfahrtindustrie in den Sinn als die Expo 2001. R.W.

