

FOTO: WILSON PIRELLA

A

Noch vor fünfzehn Jahren wurde New York als bankrotte Metropole totgesagt. Die achtziger Jahre werden deshalb wohl als Dekade der wirtschaftlichen Wiederauferstehung in die Geschichte dieser Stadt eingehen. Unzählige neue Wolkenkratzer dokumentieren die unerwartete Blüte.

Manhattans traditionelle Geschäftszentren – Midtown und der Finanzdistrikt – nähern sich der Grenze der erlaubten Ausnutzung. Die Madison Avenue, eine der renommiertesten Adressen, gilt in wichtigen Abschnitten als gebaut. Unter dem Druck unvernünftiger Investitionsfreudigkeit greift die Bauproduktion auf bisherige Nebenschauplätze über. Doch die Parzellen im starren Strassenraster vermögen das in zehnjähriger Baueuphorie akkumulierte Kapital kaum mehr zu schlucken.

Der anhaltende Trend zur Zentrumsballung macht Manhattan zum Dampfkessel. Unter dem steigenden Druck entweicht ein Teil des Dampfes, doch beginnt sich auch das Gefäß zu dehnen. Strategisch günstige Ausweichgebiete in anderen Stadtteilen und Randzonen der Insel Manhattan sind heute die bevorzugten Standorte für Bauvorhaben einer neuen Gröszenordnung. Manhattan wie auch die Ufer der gegenüberliegenden Stadtgebiete sind von einem Gürtel aus Hafenanlagen gesäumt, die mit dem Niedergang der Schifffahrt ihre Funktion grösstenteils verloren haben. Die Piers sind für New York von zentraler historischer Bedeutung und haben nach Jahrzehnten extensiven Betriebs eine erstaunliche ökologische Vielfalt begünstigt. Ausserdem bergen die Ufer ein Nutzungspotential, das die Stadtentwicklung für ein Jahrhundert prägen könnte.

Die Entschiedenheit, mit der die Bauwirtschaft diese brachliegenden Gebiete für ihre Interessen beansprucht, hat eine politische Auseinandersetzung entfacht. Der Bürgermeister Edward Koch, gebetzt vom Trauma einer bankrotten Stadt, fördert die anstehenden Grossprojekte nach Kräften. Über das Organ der Public Development Corporation ist die Stadt an der vorbereitenden Planung von 120 grossen Projekten beteiligt. Die Finanzverwaltung erwartet substantielle Baurechtszinsen sowie Steuereinnahmen von neuangesiedelten Unternehmen und einkommensstarken Bevölkerungsschichten, die mit attraktiven Wohnlagen aus der Agglomeration in die Stadt zurückgelockt werden sollen. Solche Einkünfte benötigt die Stadt, um jene gewaltigen sozialen Probleme anzupacken, die mit Bauen nicht mehr gelöst werden können.

NEW YORK: KÜSTEN-

VON UELI FISCHER

ARCHITEKTUR



Stadtplan mit den erwähnten Projekten. Es wird deutlich, wie sie fast alle im ehemaligen Hafengebiet liegen. Die stillgelegten Piers sind die künftigen Goldküsten New Yorks.

Die Opponenten – ein Politpotpourri aus Interessengruppen, Quartiervereinen und Fachverbänden – halten dieser Strategie entgegen, dass Grossprojekte als Wohlstandinseln die soziale Integration zersetzen und damit die Probleme verschärfen. Ausserdem wird befürchtet, dass das Fassungsvermögen von New Yorks Infrastruktureinrichtungen bereits heute eine kritische Grenze erreicht hat. Der gemeinsame Nenner der Gegnerschaft ist die Befürchtung, dass die Möglichkeit einer verantwortungsvollen Stadtplanung kurzfristigen finanziellen Interessen geopfert wird. Noch kein Gremium hat die Vielzahl grosser Bauvorhaben, die die Stadt nachhaltig prägen werden, umfassend beurteilt. So bleibt die Selbstregulierung des freien Marktes das einzige Mittel dieser führungsschwachen Stadt, die Grossprojekte einzudämmen. Der Immobilienmarkt, der im Bürosektor bereits Zeichen der Sättigung trägt, droht schwerverdauliche Brocken als Investitions- und Städtebau ruinen auszuspucken.

Ausweichgebiet Long Island City

Long Island City liegt im Stadtteil Queens jenseits des East River, nur eine U-Bahn-Station vom Geschäftsviertel Midtown Manhattan entfernt. Trotz dieser Standortgunst gilt Queens als jener Stadtteil, der sämtliche Booms verpasst hat. Doch der Schein trügt. Während verlassene Fabriken und Hafenanlagen als Spekulationsobjekte gehortet werden, sind mehrere Grossprojekte geplant, die eine freie Sicht auf Manhattans Skyline mit einer guten Verkehrslage verbinden.

Das Projekt für den Hunter's Point ① – jenes heruntergekommene Uferstück gegenüber dem Uno-Hauptquartier – ist eines der ehrgeizigsten Bauvorhaben der ganzen Stadt. Auf dem zwei Kilometer langen Gebiet sollen unter der gemeinsamen Leitung von Stadt und Staat New York Tausende neuer Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen. Der Masterplan der Architekten Beyer, Blinder, Belle überlagert grossräumige Aussichtsachsen mit dem kleinräumigen Geflecht der rückwärtigen Stadt.

Das sichtbarste Zeichen für den erhofften Aufschwung von Long Island City ist das 48stöckige Bürohochhaus, das die Citicorp-Bank ② noch in diesem Herbst beziehen wird. Dieser grüne Glasturm, den das legendäre Architekturbüro Skidmore Owings Merrill provokativ in die Achse von Manhattans renommierter 53. Strasse gesetzt hat, ist ein Impfkristall für örtliche Identität.

Der zweite wichtige Beitrag zum erwachenden Prestige von Long Island City sind die weitläufigen Ausstellungshallen des 1987 eröffneten International Design Center ③. Der elegante Umbau von Gwathmey und Siegel verwandelt die Not verfallender Fabriken in die Tugend einer kulturstiften-

den Institution. Obwohl weder auf Hunter's Point noch auf der Hartz Mountain Site – dem nächstkleineren Entwicklungsgebiet – die Baumaschinen aufgeföhren sind, hat der potentielle Boom von Long Island City bereits erste Opfer gefordert.

Einkommensschwache Bevölkerungsteile, darunter viele Künstler, die vor Manhattans Mietpreisen hierher geflohen waren, werden ein weiteres Mal vertrieben.

Ausweichgebiet Jersey City

Das Manhattan zugewandte Ufer von New Jersey wird als Goldküste gepriesen. Der dreissig Kilometer lange Landstreifen zwischen Edgewater und Bayonne ist seit dem Niedergang der Schifffahrt in vielen Abschnitten verwahrlost, doch dank der Standort- und Steuergunst sind hier 18 Grossprojekte in Bearbeitung.

Die grössten Vorhaben mit einem bedeutenden Anteil an Büro- und Geschäftsnutzung konzentrieren sich auf drei Quadratkilometer obsoleter Hafenanlagen in Jersey City, die nur wenige Bahnminuten von Manhattans Finanzdistrikt entfernt sind. Mehr als die Hälfte dieser Fläche wird von New Port ④, einer zukünftigen Trabantenstadt mit 40 000 Einwohnern, eingenommen. Dieses gemeinsame Unternehmen dreier Immobiliengiganten wird vom Initiator Samuel LeFrak bescheiden als «Modellgemeinde des 21. Jahrhunderts» bezeichnet. 20 000 Parkplätze, ein Helikopterlandeplatz, eine neue Fährverbindung zu Manhattans zukünftigem Hudson River Center und eine interne Glasfaserverkabelung mit direktem Satellitenanschluss sichern den Zugang zu Land, Luft, Wasser und Weltall. Als Freizeiteinrichtungen seien nur der Central Park nach Manhattans Vorbild, ein Museum und ein Theater erwähnt. Den Masterplan für diese schöne neue Welt schuf der New Yorker Architekt Stanton Eckstut.

Einen Kilometer südlich von New Port ist ein Geschäftszentrum mit rund zehn Gebäuden, die Hälfte davon dreissig- bis vierziggeschossig, in Planung. Das Projekt Colgate Development ⑤ der Architekten Brennan Beer Gorman ist eines der vielen kleinen Geschwister von Cesar Pelli's World Financial Center.

Das erste Zeichen in der zukünftigen Skyline von Jersey City ist das Exchange Place Building ⑥ zwischen den Grundstücken von New Port und Colgate Development. Die Grad-Architekten haben diesen meergrünen Büroturm so souverän gestaltet, dass er drohendes Mittelmass künftiger Nachbarbauten disqualifizieren wird. Im Schatten von Exchange Place liegt das Harborside Financial Center ⑦, ein altes Lagerhaus, das der New Yorker Architekt James Stewart Polshek 1983 mittels neuer Fassaden in ein Bürogebäude verwandelt hat. Die Architektur

HUNTER'S POINT WATERFRONT DEVELOPMENT

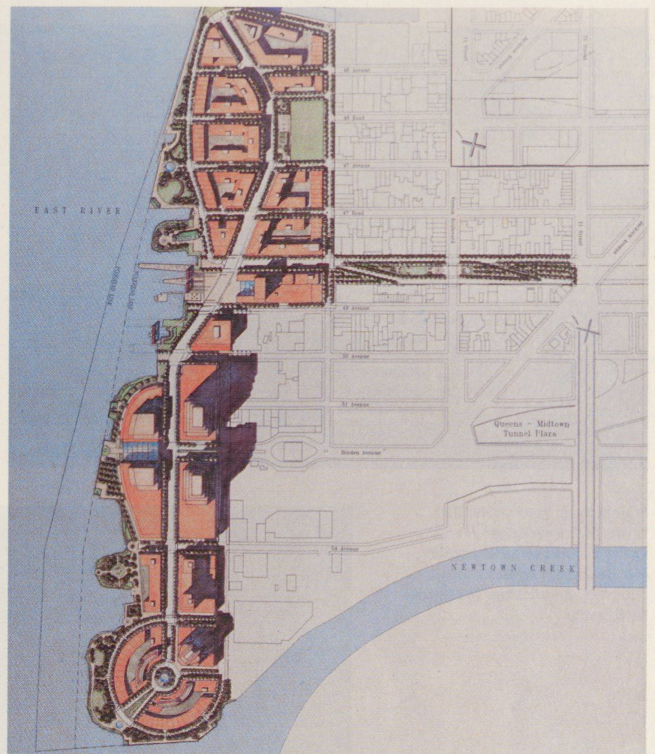
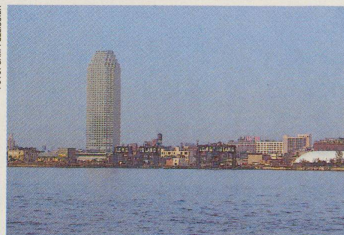


FOTO: SAM FELLEUSER



Projekt Nr. 1: Hunter's Point. Nach dem Masterplan von Beyer, Blinder, Belle sollen hier Tausende neue Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen.

Projekt Nr. 2: Citicorp-Bank. Das 48geschossige Bürohaus der Citicorp-Bank von Skidmore Owings Merrill, ein Impfkristall für die örtliche Identität.

NEW PORT PROJECT



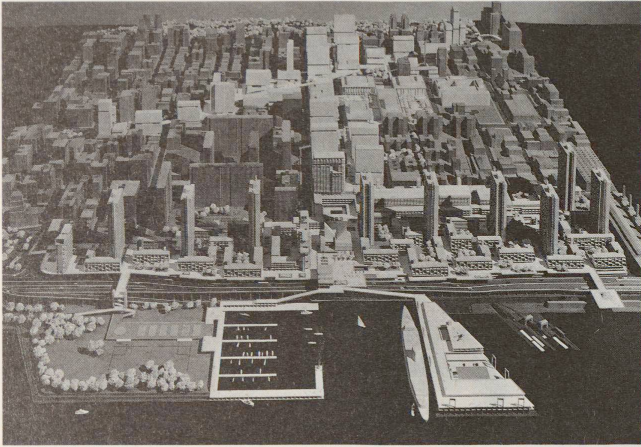
FOTO: SAM FELLEUSER



Projekt Nr. 4: New Port. Manhattan gegenüber sollen in New Jersey City die Wolkenkratzer der Architekten The Ehrenkrantz Group & Eckstut entstehen.

Projekt Nr. 7: Harborsite Financial Center. Aus einem Lagerhaus hat der Architekt James Stewart Polshek ein Bürogebäude gemacht.

FOTO: LOUIS CRECHOMAN



LITHO CITY PROJECT

Projekt Nr. 8: Penn Center Rail Yards. In den sechziger Jahren wollte die Druckergewerkschaft hier ihr Projekt verwirklichen: **Litho City.** Architekten: **The Gruzen Partnership.**

TRUMP CITY PROJECT



FOTO: JEFF GOLDBERG/ESTO

Projekt Nr. 8: Penn Center Rail Yards. Mit **Trump City** wird die Ehre New Yorks gerettet: Das höchste Gebäude der Welt wird wiederum in Manhattan stehen. Eine Schachpartie der Grundstückverwerter: der König und seine stämmigen Bauern. **Architekt: Alexander Cooper.**

Projekt Nr. 8: Penn Center Rail Yards. So sieht das verlassene Gelände heute aus.

Projekt Nr. 9: New York Waterfront. Die künftige Goldküste macht heute einen tristen Eindruck.

FOTO: SAM PELLUSSIER



FOTO: DOROTHY ALEXANDER



der ungleichen Nachbarbauten von Polshek und Grad bringt Schiffsästhetik zu jenem Zeitpunkt nach New Jersey, zu dem die wirklichen Schiffe aus dem Bild verschwunden sind. Beide Bauten wenden ihr Gesicht nach Manhattan, während ihre Gebrauchsseite zum Rücken wird. Diese Konfiguration, die sich in New Port und Colgate Development wiederholt, weckt die Befürchtung, dass die geplanten Überbauungen nur auswärtigen ästhetischen und funktionellen Bedürfnissen dienen. Um sich gegen das Überhandnehmen fremder Interessen zu verwahren, haben die Bewohner des nördlich an Jersey City grenzenden Bezirks Hoboken eine Initiative lanciert, die eine weitere Freigabe verlassener Piers für Geschäftszwecke zugunsten eines öffentlichen Parks verhindern will.

Penn Center Rail Yards

Als Manhattans ältestes Niemandsland gilt das Gelände des stillgelegten Frachtbahnhofs am Hudsonufer (Penn Center Rail Yards ⑧). Dieser kilometerlange Streifen zwischen der 59. und der 72. Strasse wurde Mitte des 19. Jahrhunderts aufgeschüttet. Die Stadtplaner der zwanziger Jahre beabsichtigten, das unzugängliche Gebiet zu überdecken und als südlichen Abschluss des Riverside Park zu gestalten, wurden aber von der Depression verhindert. Später gelangte die Umgebung des Frachtbahnhofs als Schauplatz der legendären «Westside-Story» zu zweifelhaftem Ruhm.

Seit die Druckereigewerkschaft Amalgamated Lithographers 1962 mit dem Überbauungsprojekt Litho City gescheitert ist, hat das Grundstück dreimal die Hand gewechselt und ist Schauplatz von vier weiteren Projekten geworden. Die Bauvorhaben sind abwechslungsweise an der Finanzierung und an politischen Kontroversen gescheitert. Der häufige Besitzerwechsel hat den Bodenpreis in die Höhe schnellen lassen, so dass die Ausnutzung des heute vorliegenden Projekts Trump City gegenüber Litho City verdoppelt wurde. Aus der feingliedrigen Dominoarchitektur der sechziger Jahre ist heute das Bild einer gefährdeten Schachpartie geworden: der König und eine Gruppe stämmiger Bauern.

Mit Trump City will der waghalsige Entrepreneur Donald Trump den Triumph des weltweit höchsten Hauses nach New York zurückbringen. Trump beabsichtigt, das Projekt des Architekten Alexander Cooper aller politischen Opposition zum Trotz noch vor der Jahrtausendwende zu verwirklichen.

Wettbewerb für eine New York Waterfront

Unter dem enormen Baudruck der vergangenen Jahre entdeckte Manhattan nicht nur die Ausweichgebiete Queens und New Jersey, sondern auch

eigene Landreserven. Zwischen der 42. Strasse und dem Finanzdistrikt im Süden der Insel ragen dreissig funktionslose Piers bis 250 Meter in den Hudsonstrom. Dieser sechs Kilometer lange Uferstreifen (New York Waterfront ⑨) rückte erstmals Anfang der siebziger Jahre ins öffentliche Bewusstsein, als der Staat New York mit finanzieller Unterstützung des Bundes den Westway lancierte. Dieses Projekt für eine sechsspurige unterirdische Autobahn sollte die Express-Hochstrasse südlich der 42. Strasse ersetzen und die Piers entfernen. Robert Venturis Masterplan interpretierte den Tunnel als Stützwall für Aufschüttungen, auf denen Parks und kommerzielle Bauten entstehen sollten.

Die öffentliche Meinung hatte sich seit den Jahrzehnten der Autoeuphorie aber geändert und widersetzte sich dem Vorhaben erfolgreich. Das Vakuum, das nach dem Scheitern des Westway-Projekts im Jahre 1985 entstand, wurde sofort mit ehrgeizigen Planungen gefüllt. Das Hudson River Center ist nur eine von vier Grossanlagen, die auf Plattformen oder Aufschüttungen in heutiges Flussgebiet zu liegen kämen. Es ist ein von der Public Development Corporation initiiertes Projekt mit drei Hotels, 850 Wohnungen, Ausstellungs- und Verkaufsflächen in unmittelbarer Nachbarschaft von I.M. Peis Javits Messezentrum.

Um beim aufreibenden Kampf gegen einzelne Projekte und eine bewilligungsfreundliche Stadt nicht die Perspektive zu verlieren, entschloss sich die Municipal Art Society 1987, einen internationalen Ideenwettbewerb für das Gebiet des ehemaligen Westway auszuschreiben. Die Municipal Art Society, eine Vereinigung mit vielfach bewährter Vorreiterrolle in städtebaulichen Angelegenheiten, erhoffte sich davon eine Vision für die übergeordnete Planung dieses einzigartigen Stadtgebiets. Das städtebauliche Potential des Hudsonufers wurde vor allem von auswärtigen Fachleuten erkannt und mit einer weltweiten Teilnahme dokumentiert. Die eingetroffenen Lösungen umfassen das ganze Spektrum vom minimalen Eingriff bis zur intensiven Bebauung, vom konkreten Nutzungs-, Etappierungs- und Konstruktionskonzept bis zur surrealen Vision.

Dass die breite Palette von Lösungsmöglichkeiten den politischen Entscheidungsprozess kaum beeinflusst hat, ist ein betrübliches Symptom einer Stadt, die vom Wettbewerb der Wirtschaft sehr viel, von jenem der Ideen jedoch um so weniger hält. Im Frühling 1989 haben die Verfechter einer Gesamtplanung unerwartete Schützenhilfe erhalten. Mario Cuomo, der Gouverneur des Staates New York, möchte ein generelles Baumoratorium für Ufergebiete durchsetzen, bis alle offenen Fragen der Umweltverträglichkeit geklärt sind.

Im Taumel der Projekte

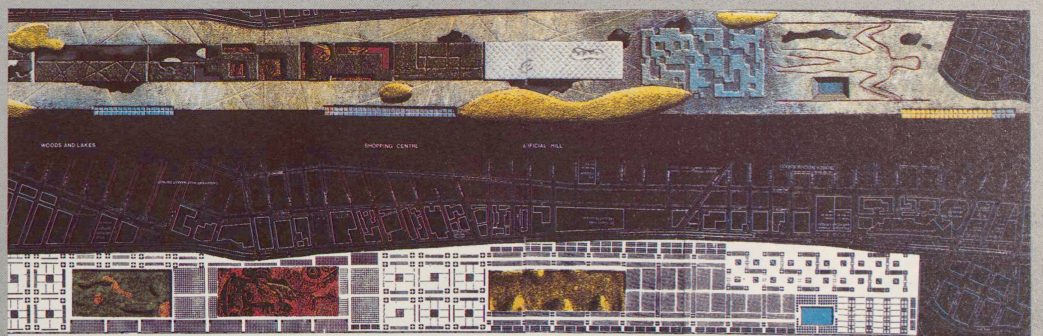
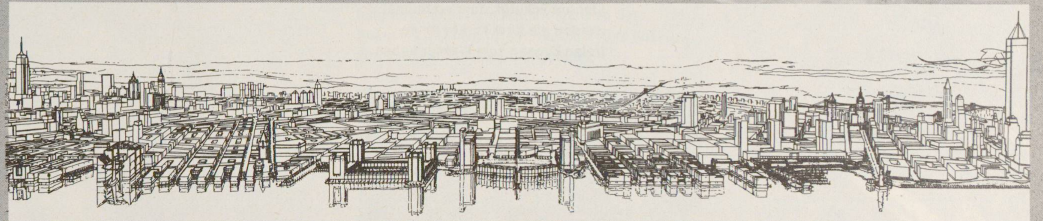
Heinrich Klotz, der Unermüdliche, hat wiederum gesammelt, genauer: sammeln lassen. New York diesmal. Die letzten zwanzig Boomjahre in Projekten abgehandelt. 130 Arbeiten von 50 Büros und darüber hinaus noch Robert A. M. Stern, Hans-Peter Schwarz/Walter Prigge, Kenneth Frampton, Michael Sorkin, Douglas Davis und Christian Norberg-Schulz; alle New-York-Angefressenen kommen auf ihre Rechnung. Auch jene, die die Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum nicht gesehen haben, zu der dieses Buch ursprünglich als Katalog geboren wurde. LR

New York Architektur 1970-1990, herausgegeben von Heinrich Klotz in Zusammenarbeit mit Luminita Sabu, 335 Seiten, reich illustriert, gebunden, Prestel-Verlag, 1989, Fr. 90.20

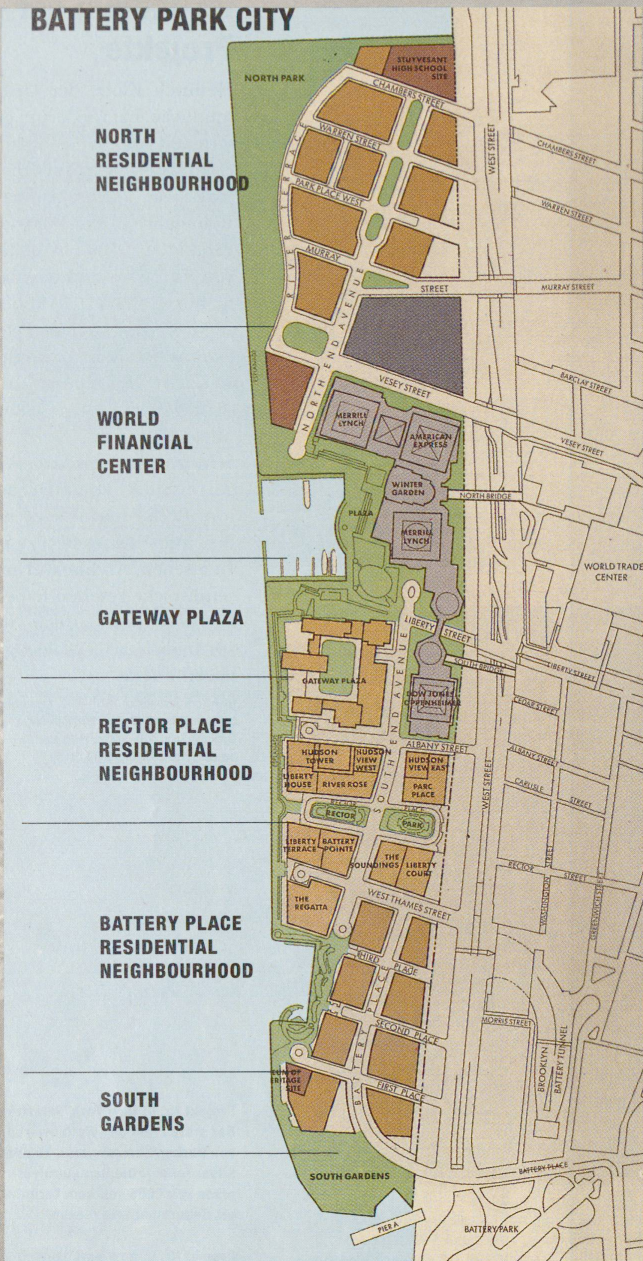
Projekt Nr. 9: New York Waterfront. Der erste Preis des Wettbewerbs von Parker/Kocieniewski, Thomas, Silver (oben). Die Sommerolympiade von 2008 soll dem Vorhaben als Geburtshelferin dienen.

Projekt Nr. 9: New York Waterfront. Zweiter Preis von Andrea Branzi (unten). Aus dem Pierstreifen soll ein Stadtpark werden. Darunter ist Platz für ein Sous-sol von New Yorker Ausmassen.

NEW YORK CITY WATERFRONT WETTBEWERB



BATTERY PARK CITY



Projekt Nr. 10: Battery Park City. Mit dem Aushubmaterial des World Trade Centers wurde ein neuer Landstreifen gewonnen. Eine Insel der Gutbetuchten nach dem Entwurf von Alexander Cooper und Stanton Eckstut. Zum erstmalig werden die New Yorker einen freien Zugang zum Wasser haben.

Battery Park City

Im südlichsten Abschnitt von Manhattans Hudsonufer entstand zwischen 1966 und 1976 ein Landstreifen, der mit Aushubmaterial der vierhundert Meter hohen Zwillingstürme des World Trade Center aufgeschüttet worden war. Dieses 1,5 Kilometer lange Gebiet Neuland fiel als ehemalige Wasserfläche in den Besitz des Staates New York, der 1968 die Battery Park City Authority schuf, eine öffentliche Gesellschaft mit Hoheitsrechten und Bauherrenbefugnis über das ganze Gebiet.

Erst 1979, nach der jahrelangen Rezession, wurde ein Masterplan zur Parzellierung des Stadtteils in Auftrag gegeben. Die Verfasser Alexander Cooper und Stanton Eckstut entwickelten die Struktur der Bebauung aus den angrenzenden Stadtteilen und setzten ein Zentrum mit vielfältigen Funktionen zwischen Gebiete mit vorwiegender Wohnnutzung (Battery Park City ⑩). Der Masterplan, der Nutzung, Volumen und Materialien detailliert vorgibt, stützt sich auf bewährte Stadtbausteine. Die bewegte Höhenstaffelung der Wohngebiete soll an die exklusiven Quartiere beidseits des Central Park erinnern, während man sich vom Backstein die Eingliederung in den historischen Hintergrund des Finanzdistrikts verspricht. Eine grosszügige Promenade, die den New Yorkern erstmals ungehinderten Zugang zum Flussufer gewährt, ist bis in die Details der Möblierung und Pflasterung alten Stadtparks nachgebildet. Einzig die Arkade entlang der internen Erschliessungsstrasse hat als ortsfremdes Element die Bewährungsprobe noch zu bestehen. Selbst die Wahl der Architekten widerspiegelt den Hang zum Bewährten. Während Charles Moore sowie Mitchell-Giurgola – Erbauer des

australischen Parlamentsgebäudes – internationales Renommee vorweisen, sind Ulrich Franzen, James Stewart Polshek, Davis-Brody und Gruzen Partners zumindest landesweit bekannt. Der geringe gestalterische Wagemut, der in Kontrast zum unternehmerischen Risiko des gesamten Vorhabens steht, soll gewährleisten, dass ein Zielpublikum der höchsten Einkommenschichten angesprochen wird. Die Mieterstruktur bestätigt diese Strategie und führt zu einer nicht unbeachtlichen sozialen Abschottung. Die mangelnde Integration von Battery Park City, die sich auch in der ungenügenden Vernetzung mit der angrenzenden Stadt und einer schlechten Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel zeigt, ist die häufigste Kritik. Battery Park City, heute gut zur Hälfte realisiert, soll im Endausbau 14 000 Wohnungen und 40 000 Arbeitsplätze umfassen.

World Financial Center

Das World Financial Center ⑪ bildet das funktionelle und wirtschaftliche Kernstück von Battery Park City. Gleichzeitig ist es die einzige bestehende Überbauung, die als Beispiel für Manhattans kommende Generation von Grossprojekten dienen kann. Olympia und York, eine weltweit tätige Immobilienfirma, erwarb 1979 das Baurecht für die östlich an das World Trade Center anschliessende Parzelle. Zwischen 1985 und 1989 hat sie rund 650 000 Quadratmeter luxuriöser Büro- und Verkaufsflächen eröffnet, deren Ertrag bereits ein Projekt mehrfacher Grösse auf den Londoner Docks finanziert.

Das World Financial Center wird oft mit dem Rockefeller Center der dreissiger Jahre verglichen. Die Analogie trifft insofern zu, als es sich um die beiden einzigen nennenswerten Hochhausgruppen mit einheitlicher Architektur handelt. Doch während die dreissiger Jahre eine abstrakte Komposition von zeitloser Eleganz hervorgebracht haben, schuf Cesar Pelli eine Gruppe behäbiger Türme, deren Objektcharakter eine Vielzahl von Interpretationen zulässt. Die geometrischen Dachhauben evozieren das Bild von Parfümfläschchen, und das Reflexionsspiel der glatten Rasterfassaden lässt an Beleuchtungskörper denken, während die Abfolge von Schichten mit unterschiedlicher Oberflächenqualität mit Teleskopen assoziiert werden kann.

Die Höhenstufung nimmt Bezug auf die verschiedenen Horizonte angrenzender Bebauungen und versucht zwischen den Massstabereichen zu vermitteln. Doch die Komplexität des Entwurfs entschlüsselt sich nur dem entfernten Helikopterpiloten oder Schiffspassagier, während der Fussgänger zur piranesischen Perspektive verdammt ist. Die ambitionöse Raumfolge der Innenbereiche ist nur im Win-

tergarten, dem Brennpunkt des ganzen Komplexes, geglückt. Dieser vierzig Meter hohe, von einer Stahl-Glas-Konstruktion überwölbte Raum, vermag wie die Bürotürme eine Palette von Bildern zu evozieren und zudem Massstabssprünge zu überbrücken.

Pellis Projekt ist schon während der Bauzeit zur vielzitierten Architekturikone geworden. Es setzt einen qualitativen Massstab für kommende Projekte ähnlicher Grössenordnung, macht aber gleichzeitig die Grenzen der Architektur bewusst.

Die Grenzen der Gestaltung

Die Schwierigkeit, eine konsistente Architektur zu schaffen, sollte nicht als Pellis Privatsache abgetan werden. Vielmehr liegt sie im dynamischen Planungsprozess begründet, der in Manhattans Architekturproduktion mehr und mehr überhand nimmt. Hatte das Rockefeller Center noch eine zehnjährige reine Bauzeit, so betrug die Dauer vom Grundsatzbeschluss, Battery Park City zu bauen, bis zur Eröffnung der ersten Etappe des World Financial Center noch ganze sechs Jahre. Dieses Tempo ist nur dadurch zu bewältigen, dass die Planungsabschnitte verkürzt und die Fachgebiete der Spezialisten von Anfang an vernetzt werden. Cesar Pelli musste sein Gesamtprojekt zu einem sehr frühen Zeitpunkt unveränderlich festlegen, damit die Fundationspfählung wie auch die Planung aller Sparten in Angriff genommen werden konnten. Die Marketing-Vorstellungen von Olympia und York – ein Zwang zum Luxus – bestimmten das Projekt bereits in der allerersten Phase. Als ästhetische Hauptkomponente der Vermietbarkeit gilt neben einer zeichenhaften Gesamtwirkung vor allem die materielle Kostbarkeit der Oberflächen. So ist die Verwendung von 27 exquisit verarbeiteten Natursteinsorten ein schlagendes Verkaufsargument des World Financial Center, dem jedoch die Lesbarkeit des Entwurfs geopfert wird.

Nicht nur der Zeitdruck, auch die politische Komponente der Grossprojekte gefährdet die Stellung des Architekten als eines umfassenden Planers.

Für Television City, das Vorgängerprojekt von Trump City, lud Donald Trump die Architekturkoryphäen Helmut Jahn und Richard Meier zu einem Wettbewerb ein, um die Presse für sein Anliegen zu gewinnen. Da Meier sich weigerte, die dreiwöchige Abgabefrist zu akzeptieren, war Jahn Gewinner der Konkurrenz – jedoch nur so lange, bis Alexander Cooper das Projekt übernahm, da sein Renommee als bewährter Planer von Battery Park City dem Projekt eine schnellere politische Reife verhieß.

Die Unterordnung der Architektur unter das Diktat von Marketing und politischer Taktik wirft einen Schatten auf die vielen anstehenden Grossprojekte. ■

BATTERY PARK CITY



FOTO: SKYVIEW SURVEY INC.

WORLD FINANCIAL CENTER

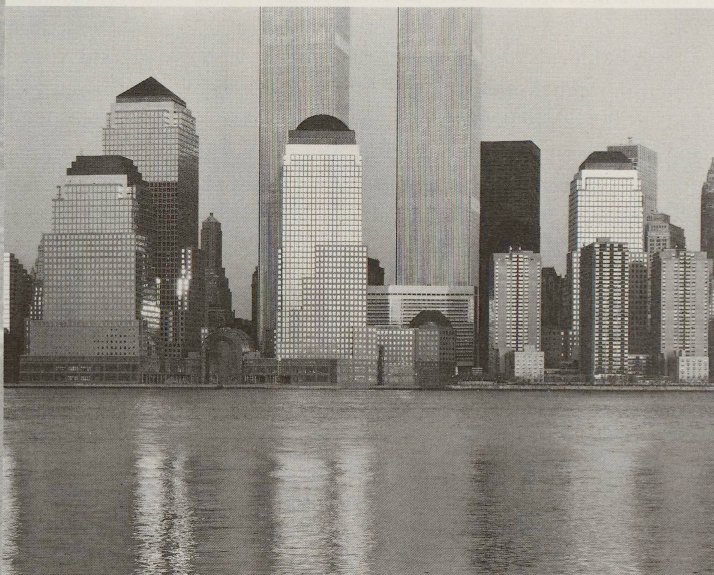


FOTO: PETER AARON ESTO

Projekt Nr. 11: World Financial Center. Als erster Teil von Battery Park City ist das World Financial Center bereits gebaut. Eine Gruppe behäbiger Türme von Cesar Pelli steht vor den Zwillingen Wolkenkratzen des World Trade Centers. Sie erinnern an Luxusobjekte, Parfümfläschchen aus der Goldschmiedewerkstatt.

Projekt Nr. 11: World Financial Center. Blick vom Hudson River aus. Die Höhenunterschiede der Gebäude wollen zu den angrenzenden Gebäudehöhen vermitteln.

Projekt Nr. 11: World Financial Center. Durch eine anspruchsvolle Raumfolge wird der Besucher zum Wintergarten, dem 40 m hohen Zentrum der Überbauung, geführt.

FOTO: PETER AARON ESTO



Ueli Fischer ist Architekt und lebt in New York.