

Michael Kerbler: Herr Professor Lampugnani, sie Leben und Arbeiten in Zürich, aber auch in Mailand. Wie müsste sich denn eine europäische Großstadt verändern, damit sie ihr das Prädikat Lebenswert verleihen, oder anders gefragt, wie muss die Stadt idealerweise Aussehen, welche Kriterien müssen erfüllt sein, dass sie sich in dieser Stadt wohlfühlen, und das, egal ob wir jetzt 2014 oder 2030 oder 2050 schreiben, was ist die Konstante einer lebenswerten Stadt?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich glaube eine lebenswerte Stadt muss eine starke Durchmischung der Nutzungen aufweisen, es muss dort gewohnt werden, es muss dort gearbeitet werden, es muss dort auch, nicht zu viel eingekauft werden, die Stadt ist ja keine Shopping Mall und es muss Kulturausbildung alles geben, was wir heute für ein gutes Leben brauchen. Und das alles muss glaube ich möglichst kompakt zusammengefügt sein, muss auf möglichst wenig Raum verfügbar sein, damit die Bewegung zwischen den Orten, und zwischen den Nutzungen, zwischen den Funktionen, möglichst kurz, schnell und natürlich auch angenehm ist.

Michael Kerbler: Sie haben so eine 3D Regel, wenn ich mich richtig erinnere. Durchmischt, dezentralisiert und dicht, genau. Fangen wir beim Durchmischt an. Was verstehen Sie unter durchmischt? Geht's da darum, dass unterschiedliche Bildungsschichten in einem Bezirk, in einem Quartier leben, das Menschen unterschiedlicher ethnischer Herkunft in einem Bezirk leben, wie ist dieses durchmischt zu verstehen?

Vittorio Magnago Lampugnani: Also zunächst einmal geht es mir darum, dass die Stadtteile nicht nach Funktionen getrennt sind, das es nicht einen Ort gibt wo geschlafen und gewohnt wird, ein Ort wo gearbeitet wird und ein Ort wo eingekauft wird und dann vielleicht auch noch einen Hochschulcampus. Ich denke, je mehr diese Dinge miteinander verwoben sind und heute wo die Arbeit nicht mehr die Arbeit des 18. und 19. Jahrhunderts ist, wo sie mit sehr viel Dreck und Lärm verbunden war, heute ist das möglich. Je mehr diese Dinge miteinander verbunden sind, desto lebendiger, auch desto besser funktionierend ist die Stadt, weil die Dinge miteinander auch ein Wechselspiel eingehen und nicht nur zur Lebendigkeit der Stadt sondern auch zu Ihrer Lebensqualität beitragen, das ist das Erste. Und dann kommt das, wovon sie sprachen, natürlich sollte eine gute Stadt nicht nur eine Stadt für reiche, oder auch nicht nur eine Stadt für arme sein, sondern die unterschiedlichsten Schichten auch der unterschiedlichsten Einkommens und Bildungsschichten sollten miteinander verbunden sein. Die Stadt war ja im Grunde immer wenn sie funktioniert hat, ein Ort der Integration, ein ganz starker Ort der Integration, viel mehr als das Dorf, viel mehr als das Land, und das sollte sie auch bleiben.

Michael Kerbler: Das Durchmischt klingt jetzt ein bisschen so, als müssten oder könnten weil wir nicht mehr die Betriebe aus dem 18. oder 19. Jahrhundert haben, die eben Dreckschleudern zum Teil waren und Abgase produziert haben und so weiter, sondern wir in der Kommunikationsgesellschaft, in der Dienstleistungsgesellschaft angekommen sind, dass man eigentlich eine Chance hat, in eine Struktur zurückzukehren, die man ein bisschen schon hatte, nämlich Arbeit und Wohnen möglichst nahe zu bringen. In der Zeit der Zünfte war sozusagen Wohnen oben und Arbeiten unten, ist das

nicht ein bisschen ein romantisches Bild wie es sich wieder zusammenfügen kann? Ich habe unlängst eine Dokumentation über Japan gesehen, dort denken Architekten daran, ein Tausend Meter hohes Hochhaus, also eigentlich eine Stadt in einem Gebilde zu bauen, wo man mit dem Lift 10 Minuten zur Arbeit fährt, nämlich aus dem 50. oder 100. Stock in den 20. Stock. Ist das, das Ideal das Ihnen vorschwebt wenn sie von dicht reden?

Vittorio Magnago Lampugnani: Nein das ist sicher nicht das Ideal das mir vorschwebt. Die Idee ist ja übrigens nicht neu. Ludwig Hilberseimer hat in den zwanziger Jahren so eine Stadt entworfen, eben unten die Arbeitsstadt, oben die Wohnstadt mit der Vorstellung wie sie sagen mit dem Lift, allerdings nicht so viele Stockwerke nur hinunterfahren bräuchte. Das ist glaube ich eine sehr mechanische Vorstellung. Wir können uns auch nicht immer aussuchen wo wir arbeiten und in welchem Bereich wir arbeiten. Und natürlich können wir auch nicht zurück zur gotischen Stadt wo eben wirklich unten der Laden war oder oben die Werkstatt und unten die Wohnung und die wurde dann eben etwas höher oder etwas niedriger gebaut, eben wie der Bedarf war – das glaube ich nicht. Aber eine Nähe, oder aber die Chance einer Nähe zwischen Wohnen und Arbeiten, die können wir schon bieten, die können wir bieten indem wir Strukturen bauen – konzipieren und bauen - die eben nicht nur monofunktional sind sondern wo es Raum gibt für Wohnungen und Raum für Arbeitsstätten in welcher Art auch immer.

Michael Kerbler: Wie gesagt das Zweite Stichwort war dezentral, dezentralisiert. Meinen Sie damit, dass in der Stadt der Zukunft es generell nicht ein Stadtzentrum hat, sondern mehrere Zentren?

Vittorio Magnago Lampugnani: Auch die Stadt der Gegenwart hat kein Zentrum, sondern mehrere Zentren, oder um es genauer zu sagen; natürlich gibt es irgendwo ein Zentrum, wo der Dom ist in der Regel das Zentrum. In Wien würde man schon sagen der Stephansdom ist das Zentrum und trotzdem gibt es viele unterschiedliche Orte, die auch Zentralitäten aufweisen. Ich glaube eine Stadt sollte aus Stadtquartieren bestehen, die übersichtlich sind, wie gesagt das tut sie auch selbst wie New York, die ja sozusagen die Homologe Stadt par excellence ist mit dieser völlig gleichmäßigen Rasterstruktur entwickelt ja Unterzentren wie Quartiere. Also In der Upper Eastside gibt es Quartiere um bestimmte Straßen. In der europäischen Stadt haben wir es besser: wir haben Plätze, wir haben Parkanlagen, wir haben viel differenziertere Strukturen und ich glaube eine gute Stadt ist eine Stadt, die vielleicht gut ein Zentrum als Magnet für die ganze Stadt aufweist aber dann viele Unterzentren mit den entsprechenden Infrastruktureinrichtungen natürlich wo die Menschen des Quartiers entweder zusammenkommen können oder sie brauchen nicht einmal zusammenzukommen aber sie müssen einen Ort der Identität haben und einen Ort wo es zumindest möglich wäre das man sich trifft und zusammen kommt. Und das sind in der Regel die Stadtplätze, die Quartiersplätze die es in jeder Stadt in ganz unterschiedlichen Ausformungen gibt und diese sehr gut funktionieren. Ich glaube die moderne Stadt ist immer eine Stadt der Collage und nie eine gleichmäßige Stadt

Michael Kerbler: Ich finde es sehr spannend, wir sitzen ja hier bei Ihnen an der ETH in Zürich und führen dieses Gespräch. Ich bin gestern Abend durch die Altstadt gegangen und so wie das auch in

Basel der Fall ist, wie das auch in Wien der Fall ist, die Quartiere oder auch die einzelnen Bezirke, die sich ja aus vielen kleineren Einheiten, aus dörflichen Strukturen zusammengefügt haben, findet man in Basel, hier in Zürich, aber auch in Wien wieder. In Wien nennt man das Grätzel. Ist das eine Struktur, je größer eine Stadt wird, die, weil sie das Stichwort Identität angesprochen haben, die wichtiger wird? Also mein unmittelbarer Lebensraum, mein Grätzel wird einfach wichtiger weil es für meine Identitätsfindung ganz wichtig ist, da bin ich zuhause, also ist das die kleine Heimat in einer Megacity oder in einer Großstadt?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich weiß nicht ob es wichtiger wird je größer die Stadt ist. Ich glaube das hat es in der jeder Stadt gegeben. Auch in kleinen Städten, oder gibt es immer noch in jeder Stadt. Ich glaube die Dinge sind komplementär. Es gibt dieses Zentrum, man ist ja auch stolz Wiener zu sein oder Mailänder zu sein oder Römer zu sein, also die ganze Stadt. Aber im gleichen Atemzug sagt man ich bin aus diesem Viertel, ich wohne in dieser Straße. Ich glaube die Dinge sind nicht konträr, sondern müssen Zusammenleben.

Michael Kerbler: Ist es aus soziologischer Sicht, sind diese Zentren über die wir jetzt sprechen nicht deshalb auch extrem wichtig, weil sie die eigentlichen Zentren wo Integrationskraft für die Stadt gebildet wird. Die Nachbarschaftshilfe, das Füreinander, das gemeinsame Feiern gehört genauso dazu wie Einkaufen zu gehen, da spielt die Nahversorgung eine starke Rolle. Sind auch deshalb diese kleinen Quartiere wichtig für die Stadt als Ganze?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ja, weil sie übersichtlich sind, weil sie nicht so groß sind. Man kann ja nicht mit unendlichen Menschen verkehren, man braucht eine – sagen wir mal - überschaubare Gruppe und genau das bietet das Quartier, deswegen ist das Quartier so wichtig.

Michael Kerbler: Der dritte Punkt den sie erwähnt haben, neben durchmischt und dezentralisiert, heißt dicht. Da ist schon die Frage wie dicht. Glauben sie, dass die Stadt der Zukunft in Europa, wir kommen dann noch drauf auf die europäischen Besonderheiten zu sprechen, glauben sie, dass die europäische Stadt im 21. Jahrhundert auch immer mehr und mehr Hochhäuser, Wolkenkratzer 200, 300 Meter hervorbringen wird, vielleicht auch hervorbringen wird müssen, weil es auch darum geht auch den Raum dazwischen für die Stadtbewohner zu erhalten als Begegnungsraum oder sollte man eher die bereits bestehenden Strukturen stärker Nutzen und die bestehende Substanz verdichten. Was ist der klügere Weg? Höher hinauf die vertikale Stadt, oder das was existiert verdichten?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich glaube dafür gibt es kein Rezept und das muss man von Fall zu Fall entscheiden. Es wäre unsinnig in New York zu sagen „keine Hochhäuser mehr, wir bauen fünfgeschossige Häuser“. Aber ich glaube es wäre auch unsinnig in einer europäischen Stadt zu sagen wir bauen Hochhäuser weil wir sie unbedingt brauchen. Hochhäuser brauchen ein Konzept, Hochhäuser brauchen vor allem die Fähigkeit gute öffentliche Räume zu schaffen, was bei

Hochhäusern extrem schwierig ist. Es gibt ganz wenige Beispiele von Hochhausstädten die wirklich gute öffentliche Räume besitzen. New York gehört da sicher nicht dazu, mit ein paar Ausnahmen. Das Rockefeller Center zum Beispiel hat es geschafft wirklich gute Räume zu schaffen. Ich denke für die europäische Stadt ist eine, sagen wir mal, moderate Dichte mit nicht zu hohen Häusern, mit guten Straßenräumen, mit guten Platzräumen, mit guten Gartenanlagen und Parkanlagen letztendlich das Beste. Es ist auch ein Mythos, dass man mit Hochhäusern in unseren Gegenden dichter baut als mit einer, sagen wir mal, fünfgeschossigen Bebauung. Wenn sie ein Hochhaus bauen, brauchen sie solche Abstandsflächen damit sie nicht die ganze Umgebung verschatten, dass die Dichte nicht wirklich sehr viel höher wird, es sei denn es gibt Sondergenehmigungen. Aber ich denke, dass das Modell der Stadt des 19. Jahrhunderts eigentlich ein sehr tragfähiges Modell ist. Es hat eine moderate Dichte, es hat gute Räume, es hat ein angenehmes Verhältnis von Bauten und Grün und ich glaube daran - man muss es nicht imitieren, man muss ja nicht die Stadt des 19. Jahrhunderts weiterstricken, aber ich glaube daran kann man sich orientieren um etwas Neues zu machen. Ich glaube das ist überhaupt die große Aufgabe die wir Architekten haben wenn wir in der Stadt bauen. Neue Typologien zu entwickeln, die sich aus der Geschichte ableiten lassen, und die diese schwierige Balance zwischen Privatheit und Öffentlichkeit, zwischen Dichte und Großzügigkeit, zwischen einer steinernen Stadt und dem Grün, das natürlich inzwischen alle wollen, dass man einfach diese Balance findet.

Michael Kerbler: Jetzt bin ich bei der Besonderheit, die ich am Anfang angesprochen habe, nämlich wir sind global betrachtet in der Situation dass das erste mal mehr Menschen in Städten wohnen, in Ballungsräumen wohnen als am Land und es wird, da gibt es entsprechende Untersuchungen seitens der Vereinten Nationen aber auch anderer internationaler Organisationen, es wird 2050 wahrscheinlich so sein, dass dann schon fast  $\frac{3}{4}$  der Weltbevölkerung in Städten leben werden. Wenn man sich die Demografie, oder die demografischen Szenarien für Europa ansieht, dann, so es keine Zuwanderung gibt, großer wichtiger Punkt, dann wird Europas Bevölkerung um 57 Millionen Bürger schrumpfen, zur Mitte des Jahrhunderts, das würde ja Bedeuten das diese, ich sage jetzt mal, Furcht vor der Megacity, vor der Verslammung, all das was damit auch einher geht, nicht nur die Vorteile, sondern auch die Nachteile, dass das Europa eigentlich, wenn man es rechtzeitig nämlich jetzt schon beginnt zu planen, wie soll ich sagen, daran vorbei geht und vielleicht sogar durch das Schrumpfen einen Vorteil hat. Wie sehen sie die Entwicklung die auf Europas Städte zukommt?

Vittorio Magnago Lampugnani: Das Schöne an der Zukunft ist ja, das wir sie nicht voraussagen können und ich bin immer sehr skeptisch bei Statistiken, Projektionen, Vorhersagen. Die meisten haben sich als Irrtümer erwiesen. Was wir glaube ich schon sagen können ist, dass der Druck auf unsere Städte vermutlich nicht zunehmen, sondern eher abnehmen wird. In welchem Maß und welcher Form auch immer und das ist natürlich eine große Chance um die Städte robuster und letztendlich besser zu machen.

Michael Kerbler: Es hat ja in Europas Geschichte, ich erinnere jetzt an das 19. Jahrhundert, ich spreche von Paris, ich spreche vom großen Architekten der Paris verändert hat, ich spreche von Georges-Eugene Haussmann, der innerhalb von 20 Jahren flächenweise hier die Stadt umgestaltet

hat durch Beseitigung von Häuserzeilen, bis hin zur Fassadengestaltung – zur Einheitlichen. Glauben sie, dass sich der Prozess der Verwandlung der Großstädte, der großen Metropolen Europas eher in einer Metamorphose vollziehen wird, oder wird es wieder so etwas geben wie so massive architektonische Eingriffe, wie das zwischen 1853 und 1870 in Paris der Fall war.

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich denke, große Teile unserer Städte, die Stadt, die mittelalterliche Stadt, die Stadt des 19. Jahrhunderts, dass diese Städte eigentlich das Potential haben modernisiert zu werden, verbessert zu werden, aber im Grunde eine städtische Substanz darstellen, die wir erstens nicht missen möchten und zweitens mit der wir wirklich auch produktiv arbeiten können. Sehr viel skeptischer bin ich mit den großen Erweiterungen die eigentlich keine Stadterweiterung, sondern Peripherieerweiterungen sind. Die grob gesagt nach dem 2. Weltkrieg gebaut wurden. Also diese ganzen Schlafstädte, diese großen Siedlungen, im Grunde dieser Siedlungsbrei der um unsere Städte herum gewuchert ist und inzwischen ja eigentlich die Stadt ausmacht. Flächenmäßig ist das ja natürlich der Hauptteil unserer Städte und da bin ich sehr skeptisch ob sich daraus etwas machen lässt. Ich glaube die Dichte ist zu niedrig. Ich glaube die Funktionen sind eben zu einseitig definiert. Die kommen ja alle so ein bisschen im Fahrwasser der Idee der Charta von Athen, dass man die Funktionen schön trennen sollte in der Stadt und sie kommen im Fahrwasser der Vorstellung, dass es jedem gegönnt sein sollte, ein Häuschen mit Garten zu haben. Dann wird das Häuschen zwar immer kleiner wenn man das Geld nicht hat, der Garten wird auch immer kleiner, aber es bleibt ein Gärtchen. Ich glaube diese Art von Bebauung ist weder zukunftsfähig, noch ist sie verwandelbar. Ich glaube da wird es zu ganz radikalen Veränderungen kommen, ich meine da kommt es ja schon zu radikalen Veränderungen. Denken sie nur an die Siedlungen der 60er und 70er Jahre, vor allen Dingen in der Bourdieu von Paris, die jetzt wie ich finde ein bisschen voreilig zum Teil einfach gesprengt werden.

Michael Kerbler: Jetzt bin ich bei der Grundfrage. Sie haben ja sehr sehr viele Arbeiten über die Stadtplanung und die Stadt jetzt auch historisch, 18. 19. und 20. Jahrhundert verfasst und darüber wissenschaftlich gearbeitet. Was sind denn ihrer Meinung nach die Kardinalfehler, die damals begangen wurden in der Vergangenheit, die es nicht mehr geben darf, die nicht mehr gemacht werden dürfen?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich denke der erste Fehler war, der Mangel an Planung, an Stadtplanung. Man hat zwar Flächen ausgewiesen, Bauflächen, nicht Bauflächen, aber man hat keine Vorgaben gemacht, wie diese Flächen bebaut werden sollten. Das ist glaube ich der erste Fehler. Der zweite Fehler: Die Programme stimmten nicht. Man hat sehr kurzatmig Programme gemacht. Wenn Wohnungen notwendig waren, dann hat man gesagt, gut, bauen wir ganz viele Wohnungen. Wenn es billige Wohnungen sein mussten, dann bauen wir sie ganz billig und eben dieses Voraussagen stimmen nie, weil auch das Bauen so träge ist. Sie haben ein Problem, ein soziales Problem, dann reagieren sie damit mit Bauwerken. Sie brauchen ein Jahr für die Planung mindestens, sie brauchen zwei Jahre – eineinhalb - für die Realisierung, in 3 Jahren ist dann wieder alles anders. Also dieses rasche Antworten wollen auf Bedürfnisse zum Teil auch vermeintliche Bedürfnisse hat im Grunde immer zu Fehlern geführt. Die einzigen Städte die sich wirklich bewährt haben, dass waren die Städte

die eine ausreichende Offenheit, eine ausreichende Neutralität hatten um auch Dinge, Funktionen und Menschen aufzunehmen, für die sie im Grunde nicht geplant waren. Ich glaube diese – ist es vielleicht Bescheidenheit, ist vielleicht auch Weitsicht, also diese Verknüpfung dieser beiden Qualitäten die müssen wir unbedingt auch Heute haben. Wir wissen nicht wie die Stadt in 10 Jahren aussehen wird.

Michael Kerbler: Ist Ihnen die Phase oder die Zeitspanne von, ich sage es jetzt mal ganz grob, vom Anfang der Siebziger Jahre bis herauf in die 2000-er Jahre, diese spektakuläre Architektur, die weil es auch möglich war aufgrund der technischen Planbarkeit und auch weils die Materialien gibt, so Marksteine in Städten zu setzen, die Bauten auch eine Größe erreicht haben, die sich vom Menschengerecht-sein, also der Mensch als Maß aller Dinge entfernt haben, aber die halt auch dann plötzlich so große repräsentative Bauten die eigentlich zur Machtdemonstration errichtete wurden, in Gegenden auch hier in Zürich in den Boden gesetzt wurden, und eigentlich mehr spektakulär als architektonisch gelungen sind. Ich sage das jetzt mit aller Vorsicht. Aber trotzdem Bescheidenheit auch was das angeht, wieder der Mensch als Maß aller Dinge, oder darf es dann das schon auch geben diese 300 Meter hohen Hochhäuser?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ein Glück dass sie das gesagt haben, dann muss ich das ja nicht wiederholen. Natürlich darf es auch 300 Meter hohe Häuser geben, aber ich meine es sollte sie geben wenn ihre Funktion das wirklich verlangt auch wenn ihre Bedeutung in der Stadt, wenn ihre Sinnhaftigkeit in der Stadt das ermöglicht. Ich meine die Kathedralen des Mittelalters waren ja unglaubliche Maßstabsbrüche in der Stadt, das waren riesige Monstren fasst. Die dann ganz kleinteilige, in der Regel zweigeschossige Struktur hineingebrochen wurden, zum Teil ziemlich brachial. Aber eben, das waren die Kathedralen, das war sozusagen die Macht der Kirche, aber eben auch die Macht der Gemeinschaft. Schwierig finde ich es, wenn diese neuen Monumente die wir heute bauen, wenn sie einfach nichts mehr mit unserem kollektiven Verständnis zu tun haben. Wenn sie eben einer Bank gehören, einer Versicherungsgesellschaft oder einfach nur Luxuswohnungen beinhalten. Das ist schwierig für das Verständnis der Stadt. Für mich spricht etwas anderes vielleicht sogar wichtigeres gegen diese Großstrukturen. In der Regel ist es so, dass diese Großstrukturen sehr sehr unflexibel sind und schwierig zu bewirtschaften. Ich meine die ganze Problematik der Sprengung von Siedlungen. Schwierig wird es wenn diese Großstrukturen nicht mehr kontrollierbar sind und zwar weder von der Obrigkeit, noch von der Gemeinschaft, die sich dort einnistet, und die Kontrolle die die Gemeinschaft ausübt ist natürlich eine viel bessere als diejenige die die Obrigkeit darstellt und auch eine viel effizientere. Also es passiert eben nicht, dass wovon wir vorher gesprochen haben, es entsteht eine kleine Gemeinschaft im Quartier, es gibt Orte der Integration, es gibt Orte des Austausches. Wenn das nicht gegeben ist, weil man eben in solchen Megastrukturen wohnt – und übrigens nur wohnt, dann sind glaube ich die sozialen Probleme vorprogrammiert.

Michael Kerbler: Der Bürger, der nicht einbezogen wird, und zwar nicht rechtzeitig einbezogen wird, in stadtplanerische Aktivitäten, wenn es um Wohnbau zum Beispiel geht, der hätte doch eigentlich in einem Verfahren, das gerne kooperatives Planungsverfahren genannt wird, hier schon auch ein recht gehört zu werden. Scheut man sich oder hat man sich in der Vergangenheit deshalb gescheut, weil

die Fachleute gemeint haben, die Bürger die dort einziehen, sind keine Fachleute, also können wir nicht mit ihnen quasi in gleicher Augenhöhe reden, die verstehen ja nichts von Architektur, Stadt- und Verkehrsplanung. Wie glauben sie, kann man, Kardinalfehler, um solche Dinge zu vermeiden, durch eine Einbeziehung der Bürger eine Stadt schaffen, Wohnraum schaffen, der Lebenswert ist.

Vittorio Magnago Lampugnani: Auch keine leichte Frage. Zu Beginn, zu Beginn meine ich jetzt in den 30iger, 40iger, 50iger Jahre ging man ja davon aus, dass wie es ja so schon in der Charta von Athen steht, der Architekt die beste Kenntnis über das Leben des Menschen hat. Also der weiß, wie das geht, also muss man ja die Leute gar nicht fragen. Dann hat man festgestellt, so gut weiß er es auch nicht. Zumindest hapert es hier und dort und ist von der Symmetrie der Ignoranz ausgegangen, indem man die Bürgerbeteiligung ins Leben gerufen hat, und im Grunde fast die Menschen gefragt hat, wie möchtet ihr eigentlich wohnen, und das machen wir. Ich glaube beide extreme sind eigentlich gleich falsch und gleich gefährlich. Ich nehme für meinen Berufsstand schon in Anspruch, dass wir aufgrund unserer Ausbildung eine gewisse Kenntnis haben, welche städtischen Lösungen sich bewährt haben in der Geschichte. Das kann man sagen, das kann man feststellen, das kann man untersuchen, das ist objektiv. Allerdings denke ich auch, dass wir von den Menschen, die dann in den Wohnungen wohnen, viel lernen können. Aus ihren Bedürfnissen, aus ihren Äußerungen, und ich glaube auch, dass was wir tun, vermitteln müssen. Wir sind ja in einem öffentlichen Netz eingespannt. Wir haben eine öffentliche Aufgabe, wir bauen ein Stück Stadt, auch wenn wir privat Wohnungen bauen, bauen wir ein Stück Stadt, und deswegen sind wir verpflichtet diese Dinge auch zu vermitteln. Gleichwohl verlange ich schon für die Stadt, für die Architektur sowieso, aber auch Autorenschaft. Ich glaube man muss das alles tun, worüber wir gesprochen haben, man muss diesen Austausch haben, man muss dieses Wissen vermischen, man muss kommunizieren, aber zum Schluss muss man auch soviel Vertrauen haben, dass man einfach einen Architekten machen lässt. Die schönsten Stadtviertel die es gibt, die wirklich als solche entstanden sind, die tragen ja eine Handschrift. Sie haben von Haussmann gesprochen, Haussmann war sicher kein Engel und auch kein netter Mensch - übrigens, aber das was er in Paris geschafft hat, weil es eben eine solche Einheitlichkeit und einen solchen Charakter hat, ist natürlich großartig und ist wirklich Teil des Charmes den wir heute Paris zuschreiben.

Michael Kerbler: Ich will ja nicht das Wort „schön“ strapazieren. Aber welche Stadtviertel, welcher europäischen oder außereuropäischen Städte fallen ihnen denn spontan ein, wo sie sagen, da ist die Handschrift gelungen, da erkennt man den Architekten, das hat auch Bestand über die Abschreibzeit von 35 Jahren, wo dann die Gebäude ja eigentlich schon wieder abgerissen werden könnten, weil sie sich ausfinanziert haben. Welche Stadtviertel in welchen Städten finden sie denn, als Architekt, das ist der Kollegin oder dem Kollegen gelungen?

Vittorio Magnago Lampugnani: Es geht im Grunde schon los, also wir müssen ja die Städte betrachten die es ja noch gibt. Die Städte der Antike sind ja weitestgehend zerstört, aber die Stadterweiterung der Strada Nuova in Genau beispielsweise aus der Spätrenaissance. Wir müssen aber nicht soweit zurückgehen, auch im 19. Jahrhundert. Es gibt Teile von Berlin, Teile von London – die Squares in London beispielsweise, die sehr erkennbar sind, sehr einheitlich, man kann sie fast als

große Architekturen definieren, fast eher als Stadtteile. Sie funktionieren ganz anders als wie sie geplant wurden. Die Leute die dort wohnen sind ganz andere Leute, sie wohnen auch anders und sie funktionieren wunderbar. Sie funktionieren wunderbar weil sie ein gutes Verhältnis von Bauten und öffentlichen Räumen haben, weil die öffentlichen Räume extrem attraktiv sind, und weil sie so neutral gebaut wurden, dass eben unterschiedliche Funktionen dort aufgenommen werden konnten.

Michael Kerbler: Auch deshalb, weil dann die Bürger in der Lage waren, ihrerseits an dieser Substanz etwas weiterzuentwickeln. Mir fällt jetzt spontan ein, obwohl es wahrscheinlich nicht in ihrem Sinn ist, Brasilia, Niemeyers große Stadtplanung, wo man dann in unterschiedlichen, die 1:1 ja gleich konzipiert sind, die Tragflächen von Brasilia, wenn man sich die Stadt als Flugzeug vorstellen mag, wo man unterschiedlich sieht, wie die Menschen Besitz ergriffen haben, und diese Stadtviertel ausgestaltet haben. Ob sie es jetzt zum Beispiel begrünt haben oder anders dekorativ verändert haben, mit Farben gearbeitet haben et cetera. Ist das auch so ein Moment, das vielleicht in der Stadt der Zukunft, wir haben von Grätzeln geredet, ein wichtigeres Merkmal wird. Ich sage jetzt als Stichwort Urban Gardening. Es gibt diesen Trend, dass viele Großstädter gerne, und wenn es nur am Balkon ist, und nicht wie in Berlin in Hochbeeten, gibt auch in Wien solche Initiativen. Ist das etwas wo das Stadtleben, oder wo die Bürger selber so wie ein Rest von Land versuchen in die Stadt zu holen und zu gestalten. Ist das etwas, was in Zukunft stärker werden wird?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich glaube diese Aneignung – auch von Stadtbrachen und von Reststücken ist ein ganz positives Phänomen und das wird sich weiterentwickeln und weiterbestehen. Ihr Beispiel von Brasilia kann ich nicht ganz teilen. Sie haben natürlich Recht, wenn sie sagen, auch diese großen Flügel haben sich verwandelt, die Menschen sind in diese perfekten Superquadras eingezogen und haben sie dann modifiziert und eigentlich zu einem Leben erweckt. Aber ich glaube Brasilia ist wirklich schon so ein Beispiel eines sicher großartigen, aber eines absoluten Scheiterns der Stadtplanung - eben der Charta von Athen als Spätfolge. Weil diese scharfe Trennung von Wohnen, Einkaufen und Arbeiten, diese scharfe Trennung zwischen den Wohnachsen und der Monumentalachse funktioniert nicht wirklich. Und die Idee, dass eine Stadt auf der Grundlage des Automobilverkehrs gebaut werden kann, ist natürlich eine Idee, mit der wir heute natürlich gar nichts mehr anfangen können. Weil wir längst wissen, dass städtisches Leben, also auch zwischenmenschliche Beziehungen, und wenn es nur schnelle Blicke oder ein paar eilige Worte sind, nur Geschehen, wenn man zu fuß geht und ich glaube dass die Stadt der Zukunft nur die Fußgängerstadt ist.

Michael Kerbler: Das bedeutet aber, dass wir von der autogerechten zur menschengerechten Stadt zurückfinden müssen. Wie schaffen wir das, wenn in Europa eigentlich Zweidrittel der Einwohner an der Peripherie wohnen, von Städten oder von Ballungszentren. Da wird die Möglichkeit, überall öffentliche Verkehrsmittel einzurichten, die wird es nicht geben. Also, wenn ich mir das so vorstelle, sie haben irgendeinmal in einem Gespräch erwähnt, es sollten wieder mehr Menschen in diesen Zentren, auch wenn es mehrere Zentren gibt, wohnen. Also wenn jetzt alle Menschen aus der Peripherie, ich nehme jetzt ein Beispiel, in Wien innerhalb des Gürtels wohnen wollen, damit sie zu



fuß in 10 oder 15 Minuten in der Stadt sind, das wird nicht funktionieren. Wie durchschlagen wir diesen gordischen, stadtplanerischen Knoten?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich glaube schon, dass es funktionieren wird. Ich glaube dass es funktioniert, wenn wir eben wieder moderat, ich bin nicht für die übermäßige Dichte, aber wenn wir wieder Dicht bauen, also die Städte wieder kleiner machen, so dass man, natürlich kann man nicht alles zu fuß erreichen, in großen Städten können wir schon heute, wenn sie am Rand der kompakten Stadt wohnen, nicht unbedingt zu fuß das Zentrum in 20 Minuten erlaufen könne, da funktioniert es dann über die öffentlichen Verkehrsmittel, es gibt die –Bahn. Hier in Zürich gibt es dieses Netz das die ganzen peripheren Standorte miteinander verbindet und um diese Stationen bilden sich neue Zentralitäten. Das ist zwar keine ideale Entwicklung aber ein mögliche Entwicklung. Was es aber in Zukunft nicht mehr geben kann und geben wird, sind die Peripherien nach amerikanische Modell, wo jede Familie an das Automobil angewiesen ist weil man sonst nicht wegkommt von zuhause. Wenn dann die Kinder groß werden brauchen die dann auch ein Auto. Jeder der eine autonome Mobilität haben will braucht ein Auto. Ich glaube, das ist etwas, was wir uns weder ökonomisch, noch ökologisch leisten können, ganz abgesehen davon, dass irgendwann auch unser Erdöl zu Ende sein wird.

Michael Kerbler: Wenn wir von der Stadt der Zukunft reden, dann gibt es Architekten die meinen in der Stadtplanung kann nicht mehr die Stadt am Reisbrett entstehen. Sie wird viel organischer wachsen, als das in früheren Zeiten eben von den Königen oder Herrschern geplant wurde oder wo die entsprechenden oder Stadtplaner den Auftrag bekommen haben neue Bezirke zu errichten. Halten sie was davon, dass man sich die Zukunft der Stadt oder wie sie sich entwickelt eher so organisch vorstellen muss?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich finde das ist eine ganz schreckliche Vorstellung. Das haben wir ja schon. Erstens: Es gibt ja kein organisches Wachstum in der Stadt. Die Stadt ist ja kein Baum, der irgendwie Knospen hat und wächst, sondern alles was in der Stadt passiert, ist irgendwie künstlich entschieden. Und das was als organisches Wachstum verkündet wird, ist nichts anderes, als die Addition von kleinen partikularen Interessen, ich meine jetzt nicht nur die von Privaten. Sondern auch die der Infrastrukturen, von Straßenbauern, der Leitungsleger, der Straßenbahngesellschaft, usw..Die jetzt Stück für Stück etwas machen und daraus entsteht Stadt. Aber die Stadt die daraus entsteht ist genau Suburbia, die Peripherie. Das ist das, was passiert, wenn man alles laufen lässt. Gut, es gibt keinen Ludwig den XIV mehr, der Versailles entwerfen lässt, es gibt keinen Napoleon den Dritten, aber auch eine demokratische Gesellschaft muss es sich leisten, muss den Willen haben, Stadterweiterungen zu fördern die eine klare Handschrift tragen, die durchgeplant sind, und zwar zum Wohle der Menschen.

Michael Kerbler: Und die auch die Frage der Mobilität mitbedenken. War das nicht auch ein Grund, warum manches auch in europäischen Städten nicht gut gelaufen ist, weil die Stadtplaner und Verkehrsplaner wenig miteinander geredet haben?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ja niemand hat miteinander geredet. Die Stadtplaner haben nicht mit den Verkehrsplanern geredet, diejenigen die die Infrastrukturen gemacht haben auch nicht, dann kam noch die Eisenbahn. Gut, das ist natürlich ein altes Problem der Stadtplanung, das man die unterschiedlichen Interessen, unterschiedliche Akteure hat, das es immer schwierig ist das zu koordinieren, aber das macht, ich meine die guten Stadtplanungsbeispiele, wenn sie die Planung von Ildefonso Cerda für Barcelona nehmen. Er hat auch genau das versucht – gegen viele Widerstände übrigens, er hat wirklich versucht, alles unter einen Hut zu bringen. Gutes Wohnen, Arbeiten, die Eisenbahn, er dachte dass die Eisenbahn wirklich das Verkehrsmittel der Zukunft ist, deswegen hat er sie in seine Stadtplanung integriert bis, hin zur Straßenbahn. Deswegen die Blöcke abgeschnitten wurden, damit die Kurvenradien noch funktioniert haben. Das braucht es jetzt nicht, das ist jetzt alles anders. Dieser Plan ist ein ganz wunderbarer Plan, ganz anders realisiert als er gezeichnet wurde. Aber weil es diesen Plan gab, diese Zeichnung gab, ist Barcelona das, was es heute ist.

Michael Kerbler: Sie haben vorher von Paris gesprochen. Ich möchte zwei Begriffe in die Diskussion einwerfen. Das eine ist die sozial Nachhaltige Stadt, das andere ist die ökologisch nachhaltige Stadt, Inwieweit können hier Architekten etwas dazu beitragen, dass das eine und das andere gelingt, oder ist es eigentlich eine Aufgabe der Politik, ist es eigentlich eine Aufgabe, die in den Rahmenbedingungen liegt, die auch gar nicht mal die Stadtpolitik, sondern die nationale Politik festlegt. Ich sage jetzt als Beispiel, Wärmedämmung, Abgasregelung, Normen verschiedenster Art und Weise. Oder gibt es hier auch noch einen kreativen Spielraum für den Architekten?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich glaube es gibt immer einen kreativen Spielraum für den Architekten. Eines der Dramen der Stadtplanung ist, dass sie eingebunden ist, in eine Unmenge von Interessen, Disziplinen und letztendlich von der Politik, und natürlich von der Ökonomie. Weil Stadtplanung das beste Mittel ist um schnell Geld zu machen. Aber trotzdem gibt es eben Spielraum und ich glaube dass man mit guter Stadtplanung auch Nachhaltigkeit erzeugen kann. Schon die kompakte Stadt an sich, egal wie sie gebaut ist, ist ungleich nachhaltiger als die Peripherie. Eine kompakte Stadt verbraucht in etwa ein Drittel der Energie von Vorstädten. Wenn man alle Dinge, wie Mobilität, Infrastruktur, wie Leitungslegung usw. miteinrechnet. Was die soziale Gerechtigkeit betrifft, das ist natürlich auch ein politisches Problem. Das hat mit der Kontrolle der Grundstückspreise zu tun, es hat mit dem sozialen Wohnungsbau zu tun, der jetzt plötzlich als Tod verkündet wird, was ich gar nicht glaube. Ich glaube wir brauchen den sozialen Wohnungsbau heute noch genauso wie vor zwanzig Jahren. Aber auch da glaube ich, dass ein kluger Stadtplaner zumindest die Weichen so legen sollte, das eben auch soziale Maßnahmen zumindest möglich sind. Wir können sie ja nicht umsetzen. Ich meine wenn zum Schluss dann die Wohnungspreise extrem hoch sind können wir da als Stadtplaner gar nichts machen. Aber wir können schon versuchen, die Wohnungsspiegel so zu gestalten, dass es größere und kleinere Wohnungen gibt, dass es ganz unterschiedliche Anforderungen und letztendlich ganz unterschiedliche Baupreise gibt.

Michael Kerbler: Sie sprechen damit einen wichtigen Punkt in der Stadtplanung oder eben für die Stadt der Zukunft an. Nämlich die Leistbarkeit. Die Leistbarkeit des Wohnens. Im Moment entdecken die Immobilienentwickler Wien weil wir gemessen an anderen europäischen Städten noch sehr günstige Grundstückspreise oder Flächenpreise was wohnen angeht haben, Eigentum. Aber es gibt den Bedarf an sozialem Wohnbau. Also wer wird sich das denn leisten können, das Wohnen in der Stadt der Zukunft? Werden die Architekten Abstriche machen müssen, was Wohnqualität, was Ästhetik oder selbst Nachhaltigkeit angeht, wenn es um den sozialen Wohnbau geht, oder können sich schöne Wohnungen nur mehr die Wohlhabenden leisten?

Vittorio Magnago Lampugnani: Also ich glaube es wäre ganz falsch, Abstriche in Fragen wie Nachhaltigkeit oder Schönheit zu tun. Aber ich glaube dass ist gar nicht nötig. Es gibt ja ganz viel sozialen Wohnungsbau aus den zwanziger und dreißiger Jahren der extrem schön ist. Der so schön ist, das er jetzt, wenn er nicht durch genossenschaftliche Systeme geschützt jetzt eben aufgekauft wird.

Michael Kerbler: Denken die Investoren eigentlich ihrer Erfahrung nach auch daran, dass es eine unbestechliche Messgröße gibt, nämlich die Alterung der Gesellschaft, die ja wohl auch die Stadt der Zukunft gerade was Europa angeht mitprägen wird. Wir werden andere Wohnungen, Wohnungsgrößen, Türbreite, wie auch immer. Auch die Barrierefreiheit einplanen müssen. Das passiert ohnedies schon, war ein mühsamer Prozess in den letzten dreißig Jahren, aber wie wird die Architektur durch dieses Faktum das die Bevölkerung 2030 in Österreich und in Deutschland ein Viertel der Bewohner über 65 sein. Wie wird das die Architektur beeinflussen?

Vittorio Magnago Lampugnani: Also die Wohnungen für ältere Leute sind ja heute schon ein Geschäft. Und das wissen die Investoren. Es gibt ja Investoren die sich auf dieses Geschäft spezialisiert haben. Gerade solche Strukturen herzustellen. Ich glaube letztendlich ist das auch etwas, was, al das worüber wir gerade gesprochen haben im Grunde nur bestärkt. Denn ältere Leute sind sicher mehr als jüngere darauf angewiesen zu fuß gehen zu können. Sie haben eine eingeschränkte Mobilität. Das muss ihnen erleichtert werden. Sie haben mehr Bedarf nach Orten der Identifikation, nach Treffpunkten als Junge, die mit ihrem Motorrad zur Disco fahren können. Ich glaube das spricht eher oder noch stärker für die kompakte Stadt, für die Stadt der kurzen Distanzen, für die fußgängerfreundliche Stadt, womit ich nie meine, dass man die Autos ganz aus der Stadt verbannt zu werden brauchen. Aber ich glaube einfach, dass die Fußgänger den Vorrang haben sollten. Und das die Stadt tunlichst für die Fußgänger entworfen werden muss, und man dann schauen dass dann die Autos einen Raum finden.

Michael Kerbler: Die autogerechte Stadt ist ein Modell der Vergangenheit, haben sie mal in einem Gespräch gesagt. Wie schauts denn damit aus, was sozusagen auf der Metaebenen darüber liegt, dass wir eigentlich eine Chance für die Stadt der Zukunft in Europa haben, nämlich die Entschleunigung. Wenn also schon ein Viertel über 65 Jahre alt ist, oder wenn noch mehr von der 60+ Generation existiert. Vielleicht ist das auch eine Möglichkeit die Cheetah Slow, die italienische Initiative, hier

ganz bestimmte Kriterien wahrzunehmen, dass die Stadt insgesamt zum Begegnungsraum wird, also menschengerecht wird. Nicht autogerecht. Ist die Entschleunigung etwas, womit der Architekt Lampugnani etwas anfangen kann?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ja, er kann sehr viel mit dieser Entschleunigung anfangen. Aber er glaubt allerdings auch, dass man nicht den Menschen vorschreiben kann, wie schnell oder langsam sie leben. Man kann ihnen überhaupt nicht vorschreiben wie sie leben übrigens. Aber ich glaube wir können Optionen schaffen. Wir können Angebote schaffen, damit diese Entschleunigung da ist. Ich meine dass sind ganz banale Dinge. Aber wenn es einen Platz gibt, wenn auf diesem Platz Bänke stehen, damit man sich hinsetzen kann, dann wird dieses Angebot angenommen werden. Wer schnell laufen will, der muss ja nicht innehalten. Aber wenn man die Möglichkeiten des Innehaltens nicht bietet, dann wird es einfach niemand tun. Ich glaube damit müssten wir operieren. Mit solchen Optionen, die uns richtig und gut und die uns eine Verbesserung der Lebensqualität zu bieten scheinen, und dann schauen wir ob die Menschen das annehmen oder nicht.

Michael Kerbler: Auch in der schrumpfenden, oder vielleicht nicht explodierenden sondern langsam wachsenden europäischen Stadt, ist ein Hauptmotiv warum Menschen in die Großstädte ziehen, sie suchen Arbeit. Das war in den vergangenen Jahrhunderten auch so. Ich glaube daran wird sich nichts ändern. Die Frage ist wie wird sich das Konkurrenzverhältnis der Städte, bleiben wir einmal im europäischen Raum, zueinander gerade was das angeht, verändern. Was wir die Spannung ausmachen, ob man sich entscheidet in Wien, in Prag, in Rom oder in Barcelona Arbeit zu suchen. Welche Spannungskräfte sind das. Welche Kriterien machen europäische Städte des 21. Jahrhunderts neben der Architektur attraktiv.

Vittorio Magnago Lampugnani: Zunächst mal möchte ich ihnen ganz Zart mal widersprechen. Die Menschen ziehen nicht in die Stadt, oder ziehen nicht nur in die Stadt weil sie Arbeit suchen. Sie ziehen seit jeher in die Stadt, weil sie, neben der Arbeitssuche, in der Stadt etwas freier sein können, wo es mehr Integrationsmöglichkeiten gibt als auf dem Land. Wo es auch eine gewissen Anonymität und eine gewisse Toleranz gibt. Das haben Städte, dieses schöne Wort Stadtluft macht frei gilt eigentlich immer bis heute.

Michael Kerbler: Solange die Stadtluft gesund ist.

Vittorio Magnago Lampugnani: Solange sie einigermaßen einzuatmen ist. Wobei man schon festgestellt hat, in der Stadt gibt es weniger Pestizide als auf dem Land. Und die Bienen die in der Stadt großgezogen werden, leben besser als auf dem Land. Da gibt es auch einiges was sich ändert. Und was den Wettbewerb zwischen den Städten anbelangt. Das ist natürlich eine ganz interessante Frage und eine ganz wichtiger Aspekt, weil jetzt schon kann man feststellen, dass diejenige die es sich leisten können. Das ist natürlich nur eine ganz kleine Schicht. Die auch über eine große

Arbeitsmobilität verfügt. Die sich mit anderen Worten ihre Jobs aussuchen können, dass sie stark nach Lebensqualität entscheiden. Da gibt es einfach Städte die besser abschneiden als andere, Wien, Zürich und London gehören dazu. Die dadurch eine starke Anziehungskraft haben und das ist dann auch wieder der ökonomische Anknüpfungspunkt. Diese Vorstellung, entweder ist die Stadt wirtschaftlich oder muss sie eine riesige Maschine sein, oder funktioniert sie gut und macht riesig viel Geld, oder sie ist hübsch und freundlich, wie wir die Stadt im Gespräch skizziert haben ,aber dann ist sie das nur für ältere Herren, und nur eine romantische Vorstellung. Das ist völlig falsch. Lebensqualität und wirtschaftliche Kraft hängen ganz eng miteinander zusammen.

Michael Kerbler: Im Moment ist das Wort von der Smart City in aller Munde. Und ich hab so meine Bedenken wenn alle Menschen vom Land in die Smart City oder in die Peripherie dieser Städte ziehen, dann wird's die Smart City nicht geben, weil dann viele dieser Probleme, Arbeitslosigkeit etc., potenziert werden. Was muss die Politik, weil da ist die Stadtpolitik wirklich überfordert, was muss die nationale Politik machen, das nicht alle Leute vom Land in die Stadt ziehen sondern auch dort eine lebensfähige Umgebung finden. Da drängt sich mir das Bild von den kommunizierenden Gefäßen auf. Das eine braucht das andere und umgekehrt. Sehen sie hier dass etwas in Europa aus der Balance gerät, wenn man diese Abwanderungsbewegung, gibt es ja auch da und dort in der Schweiz, nicht nur in Österreich, wenn man das einmal in das Kalkül zieht.

Vittorio Magnago Lampugnani: Es gibt natürlich einiges was außerhalb des Gleichgewichts gerät bzw, geraten ist. Sie haben völlig Recht. Die Stadt wird nur solange funktionieren, solange es eine gute Landschaft gibt. Solange es andere Strukturen gibt, dörfliche, kleinstädtische Strukturen. Landschaft und da sind natürlich Politiker gefragt. In der Schweiz gibt es da natürlich schon einiges, die Landwirtschaft wird Subventioniert, einige finden das eine falsche Investition. Ich glaube es ist eine gute Investition. Denn erstens brauchen wir etwas zu essen, wir können uns nicht nur in der Stadt vergnügen oder nur arbeiten, und zweitens, vor allem die kompakte Stadt lebt letztendlich davon, dass es hinter der klaren Kante die ich mir wünsche bei jeder Stadt, dass dahinter eine funktionierende Landschaft vorhanden ist.

Michael Kerbler: Der Architekt Wolf Prix hat einmal gesagt: Der Architekt der die Welt nicht verbessern will, bleibt ein Häuslbauer. Und Norman Foster hat ergänzt: Wir können als Architekten die Welt entscheidend beeinflussen und positiv verändern, gesellschaftlich, ökonomisch. Die Welt verändern. Wollen sie das? Die Welt verändern? Verbessern?

Vittorio Magnago Lampugnani: Verändern weiß ich nicht, ob ich das kann, Verbessern auf jeden Fall. Ich glaube wir müssen als Architekten uns im Klaren sein, das wir eben allein sicher nicht die Welt verändern können. Ohne Politik, ohne viele Verbündete, dazu gehören im Übrigen auch die Investoren, können wir nicht sehr viel machen. Aber wir haben den großen Vorteil, unsere Vorstellung einer besseren Welt sofort in Formen umsetzen zu können. Also in Häuser, Straßen, Plätzen, in städtischen Strukturen, also sie werden greifbar. Sie werden handfest und damit haben wir eine beträchtliche Überzeugungskraft. Die müssen wir nutzen glaube ich. Wissend, dass wir das

Leben der Menschen in bestimmte Bahnen zwingen können. Aber wir brauchen eine Vorstellung des besseren Lebens, um zumindest die Optionen zu schaffen. Um die Offenheit zu schaffen, die diese Verbesserungen, wenn sie eintreten dann auch wirklich aufnehmen können. Sie müssen die Räume schaffen können für die Dinge die wir uns im Moment nicht vorstellen können. Ich glaube unsere Arbeit ist auch die Kunst, Dinge die wir nicht wissen, und uns vorstellen können, eben nicht zu verunmöglichen.

Michael Kerbler: Ist einer der Gründe, warum sie nicht nur als Architekt arbeiten, sondern auch hier an der ETH Zürich lehren, der dass sie ihre Grundüberzeugungen der nächsten Generation weitergeben wollen?

Vittorio Magnago Lampugnani: Das ist vielleicht unbescheidener Weise das eine. Aber es gibt viele egoistischere Gründe. Die Lehre zwingt uns ja, erstens die Dinge, an die wir denken auch immer wieder mal zu artikulieren, und indem wir sie artikulieren und zur Diskussion stellen auch zu hinterfragen. Das ist eine extrem gesunde Übung. Für die bin ich meinen Studentinnen und Studenten sehr dankbar.

Michael Kerbler: Danke für das Gespräch.