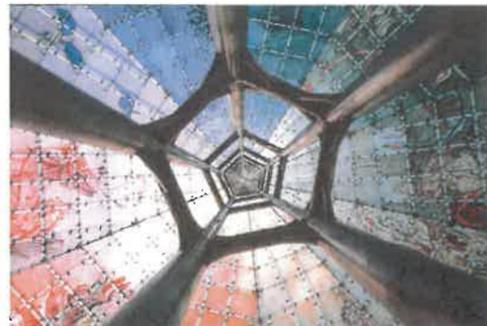


Zelte, Botschaftsviertel, Oasen, Bibliotheken

Eine Geschichte deutscher Planer in Saudi-Arabien von Otto und Gutbrod über Bödeker, Speer, Rasch und Gerber bis LAVA

Text **Christian Brensing**

Der Tuwaiq Palace (1986) – eine Gemeinschaftsarbeit von **Frei Otto** mit den saudischen Architekten Al Shihabi und Nabil Fanous sowie Buro Happold.
Fotos: © saai | Archiv für Architektur und Ingenieurbau KIT, Karlsruhe, Werkarchiv Frei Otto



In guter Gesellschaft waren Rolf Gutbrod und Frei Otto, als sie 1966 als eines von sechs Teams an dem beschränkten Wettbewerb für ein Konferenzzentrum und Hotel im Königreich Saudi-Arabien teilnahmen. Die beiden in Stuttgart ansässigen Architekten waren wegen ihres revolutionären Zeltdachs für den deutschen Expo-Pavillon in Montreal (1965–67) eingeladen worden. Das saudische Finanzministerium, das den Wettbewerb ausgelobt hatte, vergab zwei erste Preise. Einen an Rolf Gutbrod und Frei Otto, den anderen an den britischen Architekten Trevor Dannatt, der von dem jungen Bauingenieur Edmund („Ted“) Happold vom Londoner Ingenieurbüro Ove Arup & Partners unterstützt wurde. Letztendlich beauftragte die Regierung beide Sieger: Dannatt und Happold realisierten ihren Entwurf in Riad, während Gutbrod und Otto ihren in Mekka bauten.

Anfang Januar 1967 trafen sich die beiden Architektenteams in Riad. Sie verstanden sich prächtig, und schließlich wurde das Büro Ove Arup & Partners ihr gemeinsamer technischer Berater. Typisch für Frei Ottos Entwürfe, hatte auch das 1974 fertiggestellte Mekka-Projekt eine hängende Seilnetzkonstruktion über dem 1500 Sitzplätze fassenden Auditorium. Die silbrige Aluminium-Dachbedeckung verlieh dem Gebäude in den kargen Hügeln bei Mekka eine seltsam fremdartige Anmutung. Für alle Beteiligten war es ihr erstes Projekt in dem weitgehend iso-



Zwei der vielen Projekte von **Richard Bödeker** in Riad: Begrünung der King Fahd Road und einer von insgesamt 16 Gärten im Botschaftsviertel.
Fotos: Björn-Arne Eisermann/©Royal Commission for Riyadh City

lierten Land, wo Touristen nicht zugelassen waren und nur Pilger und eingeladene Geschäftsleute Einreisevisa erhielten.

In den Sechzigerjahren muss Saudi-Arabien ein ziemlich exotischer Ort gewesen sein. Etwas von diesem Entdecker- und Abenteuergeist wurde im ersten Arup Journal vom September 1971 eingefangen, das den beiden oben genannten Projekten gewidmet war. Auf der Titelseite findet sich eine künstlerische Darstellung der Kaaba in Mekka: „Arabien ist ein erstaunliches Land. Fast eine Million Quadratmeilen groß. Land Abrahams und Mohammeds und einst das Zentrum eines Reiches, das sich von Spanien bis Indien erstreckte. Die liberale Politik des Königs (Faisal, Anm. des Autors) führte zu diesem Wettbewerb. Es war versucht worden, eine internationale Konferenz in Riad abzuhalten, aber die Einrichtungen waren völlig unzureichend. Die Verbindung dieses Bedarfs mit dem Wunsch, höhere Baustandards festzulegen, führte zu unserer Beteiligung.“

Frei Otto und Ted Happold setzten ihre Zusammenarbeit fort, nachdem Happold Arup 1976 verließ und sein eigenes Ingenieurbüro gründete, Büro Happold. Über dreißig Jahre lang arbeiteten die beiden an Projekten in Saudi-Arabien. Herausragend ist der Diplomatic Club oder Tuwaiq Palace (1986) in der Nachbarschaft zum Botschaftsviertel von Riad. Seine ikonischen geschwungenen Wände aus Arriyadh-Kalkstein kontrastieren mit zwei weißen, durchscheinenden, mit PTFE beschichteten Zeltstrukturen, die sich auf die schweren Mauerwerkswände zu stützen scheinen. Trotz der zu dieser Zeit modernsten Seilkonstruktion zitiert der Entwurf die lokale Najdi-Architekturtradition. In der 2022 veröffentlichten König-Salman-Charta für Architektur und Städtebau wird der Bau als „Oase

der Harmonie“ bezeichnet und als eines von dreizehn exemplarischen Projekten benannt, die die künftige architektonische Entwicklung Saudi-Arabien prägen sollen.

Der nächste Gestaltungsprotagonist aus Deutschland, der Landschaftsarchitekt Richard Bödeker (BPLA GmbH, ehemals Bödeker, Wagenfeld & Partner), fand einen ganz anderen Zugang zu dem Land, seiner Geschichte, Geografie, Natur und seinen Menschen. Richard Bödeker (1934–2019) war eine Unternehmerpersönlichkeit, die von seinen saudischen Kunden sofort respektiert wurde. Er war tief in der englischen Landschaftsbautradition verwurzelt, verbrachte prägende Jahre auf dem Barnhill Estate in Devon, wo er nach anstrengender Gartenarbeit Tee mit Lady Corless trank. Mit anderen Worten: Er war aus einem Holz geschnitzt, das perfekt geeignet war, den Bedingungen in Saudi-Arabien standzuhalten. Sein Spitzname „Richard von Arabien“ – eine Anspielung auf T.E. Lawrence, auch bekannt als „Lawrence von Arabien“ – kommt nicht von ungefähr.

Bödekers erstes Projekt auf saudischem Boden wurde 1973 von den Düsseldorfer Architekten HPP ermöglicht. HPP waren mit der Gestaltung von fünf Stadtparks in und bei Dammam am Arabischen Golf beauftragt worden und zogen Bödeker hinzu. Die Ermordung König Faisals 1975 verhinderte die Realisierung der Parks, doch hatte Richard Bödeker in Saudi-Arabien die Berufung seines Lebens gefunden. Einheimische Fachleute wie der damalige Leiter der Royal Commission for Riyadh City Mohammed Al Shaikh brachten ihm Natur und Kultur Saudi-Arabien näher. Die Freiraumplanung für das Diplomatic Quarter ist sicher Richard Bödekers einflussreichstes Projekt in Saudi-Arabien. Das an



Blick über das Botschaftsviertel am westlichen Rand Riads, dem ein Masterplan von **Albert Speer** (1980 und 2005) zugrunde liegt.
Foto: ©AS+P



Leichtbauten von **SL Rasch**: Die Schirme auf dem Platz vor der Moschee in Medina ergeben zusammen das größte wandelbare Dach der Welt (2011). Das Mina-Tal ist Station auf dem Weg nach Mekka; seit 1997 bietet die Hightech-Zeltstadt zwei Millionen Pilgern eine temporäre Unterkunft. Fotos: © SL Rasch



den Wadi Hanifa angrenzende Botschaftsviertel erinnert an die bescheidenen Anfänge Riads als von Palmenhainen umgebenen Wohnort, so wie der Name Riad selbst für „Garten“ steht – Riad die Gartenstadt.

Bödekers Landschaftsgestaltung und Albert Speers Masterplan für das Diplomatic Quarter, die 1977 begann, sind die sublimen Ausformung eines Stadtviertels, das auf Grünflächen und fußläufigen Entfernungen basiert. Was einst eine „Mondlandschaft“ war, wurde zu etwas, das Stefan Leppert in seinem Buch „Gärten für die Wüste“ so charakterisiert: „Planer aus Deutschland schufen ein Modell für den saudischen Staat, ohne sich einer Modernisierung im europäischen Sinne hinzugeben und ohne arabische Beispiele zu kopieren.“ Im Hinblick auf diese Geschichte ist es bemerkenswert, dass Bödekers Erbe von der Royal Commission for Riyadh City aufgenommen wurde, die sich unter dem Projekttitel „Green Riyadh“ auf die Fahnen geschrieben hat, Riad sukzessive in eine Gartenstadt zu verwandeln.

Richard Bödeker besuchte Saudi-Arabien bis zu seinem Tod im November 2019 immer wieder. Während dieser fünfzig Jahre arbeitete er regelmäßig mit Albert Speer und Partner (AS+P, ehemals Speerplan GmbH) zusammen. Albert Speers Interesse an der Region wurde durch Jürgen Frauenfeld, einen seiner frühen Partner, geweckt, der Saudi-Arabien eine Erkundungsreise abstattete – im Zusammenhang mit dem königlichen Dekret, die Hauptstadt von Dschidda nach Riad zu verlegen. Denn das bedeutete, dass in Riad drei Projekte gebaut werden mussten: das Außenministerium, die Personalwohnungen des Ministeriums und das Botschaftsviertel. Prinz Salman (der heutige König) war damals Gouverneur von Riad. Speerplan erhielt die Aufträge für den Masterplan des Diplomatic Quarter und für die Personalwohnungen. Ausgeführt wurden die Projekte in Zusammenarbeit mit Heinle Wischer & Partner, Bödeker und der Rhein-Ruhr Ingenieur-

gesellschaft. Michael Stadler, Speers rechte Hand, erinnert sich: „Im Mai 1977 verlegten wir sechs unserer wichtigsten Mitarbeiter für ein Jahr nach Riad. Riad hatte damals etwa 800.000 Einwohner, der Standort lag in der Wüste außerhalb der Stadtgrenzen, und die rauen Rahmenbedingungen waren, gelinde gesagt, eine Herausforderung.“

Die Arbeit von Speerplan im Botschaftsviertel hinterließ bei den saudischen Bauherren einen bleibenden Eindruck und führte zu einem inzwischen ein halbes Jahrhundert anhaltenden Engagement des Büros in Riad und dem Königreich. Es folgten viele weitere Projekte wie die Gestaltung der King Abdullah Bin Abdulaziz Road (2005/06), der Criminal Court Complex (2014) oder das Regeneration Concept Central Riyadh (2021). Vom 2017 verstorbenen Albert Speer hat Joachim Schares den arabischen Staffstab übernommen. Er nimmt seit seinem ersten Besuch in Saudi-Arabien im Jahr 2002 grundlegende Veränderungen in der Entwicklung des Landes wahr (siehe Interview auf Seite 44).

Die Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen (1985–93) weckte das Interesse der Planungsbehörden in Riad am Dortmunder Architekten Eckhard Gerber, die ihn zum Wettbewerb für die König-Fahd-Nationalbibliothek einluden. Dies war Gerbers erster Kontakt mit Saudi-Arabien, doch er traf die dortigen Vorstellungen auf Anhieb und gewann den ersten Preis (2002). Die zwischen 2008 und 2015 erbaute König-Fahd-Nationalbibliothek ist inzwischen als Referenzprojekt in die König-Salman-Charta für Architektur und Städtebau aufgenommen worden.

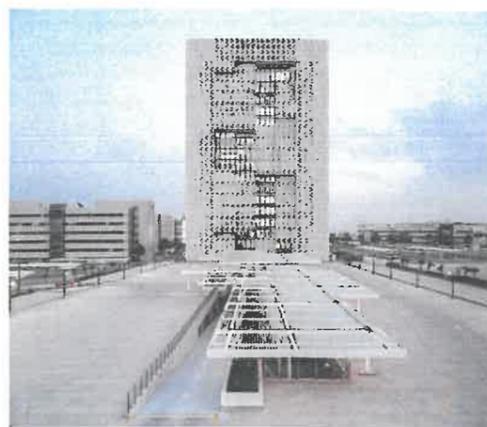
Es folgten die König-Salman-Wissenschaftsoase (2010–2021) in unmittelbarer Nachbarschaft der König-Saud-Universität, die Olaya Metro Station (2012–2024) und der bislang größte Auftrag für Gerber Architekten International, der King Salman Park, mit Gesamtbaukosten von über 4,5 Milliarden US-Dollar. Im Laufe der Jahre hat Eck-

hard Gerber eine große Affinität zur saudischen Kultur entwickelt: „Persönlich habe ich die faszinierende Beziehung zwischen dem Westen und dem Osten entdeckt. Unser europäisches Erbe ist direkt damit verbunden, zum Beispiel unsere gemeinsamen religiösen Quellen. Daher fühle ich eine gewisse Vertrautheit mit der saudischen Kultur und den Menschen. Für mich spiegeln unsere Projekte viele dieser Aspekte wider. Ein Beispiel dafür ist die Kombination des historischen Teils der Nationalbibliothek mit unserer modernen Interpretation der offenen Lesebereiche und des Freibereichs. Der King Salman Park ist ein noch viel größeres Abenteuer für uns.“

Nicht allein ihre Größe, vor allem wohl die kulturelle Bedeutung seiner Projekte ist für den Erfolg von Mahmoud Bodo Rasch in Saudi-Arabien entscheidend. Er arbeitete zunächst als Assistent von Frei Otto am Institut für Leichte Flächen-tragwerke in Stuttgart und wechselte dann in dessen Atelier nach Warmbronn. Bodo Rasch besuchte Saudi-Arabien zum ersten Mal 1974 und nahm am Wettbewerb zur Unterbringung von Pilgern während der jährlichen Pilgerfahrt, dem Haddsch in Mekka, teil. Zwar wurde am Ende für die größte Zeltstadt der Welt kein Preis vergeben, doch das Thema und der Besuch im Mina-Tal waren für Bodo Rasch eine Offenbarung. Er konvertierte zum Islam, nahm den zusätzlichen Vornamen Mahmoud an. 1975 gründete er das Hajj Research Center an der King Abdul Aziz University in Dschidda und begann eine Forschungsarbeit über die Zeltstädte des Haddsch, die 1980 in seiner Doktorarbeit an der Universität Stuttgart mündete. Im selben Jahr gründete er sein eigenes Architekturbüro.

Jahre später sahen sich die Verantwortlichen für die Lenkung der Pilgerströme schließlich doch gezwungen, Maßnahmen zu ergreifen, um angesichts der steigenden Pilgerzahl ein Mindestmaß an Sicherheit und Hygiene gewährleisten zu können. Rasch schlug vor, neue, nicht

brennbare Zelte zu entwickeln und wurde mit der Realisierung des Projekts beauftragt. Seit 1997 beschattet ein Ensemble von 40.000 Zelten, bestehend aus zwölf verschiedenen Zeltypen, eine Fläche von 2,4 Millionen Quadratmetern und bietet mehr als zwei Millionen Pilgern Unterkunft. Bis heute pflegt das Büro SL Rasch enge Beziehungen zu Saudi-Arabien und realisiert viele seiner Projekte im Königreich. Das Medina Piazza Shading Project an der Prophetenmoschee oder die Zweimast-Zeltkonstruktion im Garten des Ministeriums für Kommunal- und Landwirtschaft in Riad sind Beispiele für die Anpassungsfähigkeit der Leichtbaukonstruktionen aus Stuttgart. Seit 2014 leitet Bodo Raschs Sohn Mustafa Rasch das Unternehmen.



Der neuste deutsche Zugang in der saudi-arabischen Planerlandschaft ist LAVA. Wie der Name Laboratory for Visionary Architecture andeutet, interessiert sich das 2007 gegründete Büro für einen wissenschaftlich-designorientierten Ansatz in der Architektur. So ist es nicht verwunderlich, dass die ersten Kontakte von LAVA mit Kunden aus dem Nahen Osten auf eine Anfrage am Fraunhofer-Institut in Stuttgart zurückgehen, wo Alexander Rieck, einer der Bürogründer, eine Professur innehat. Alles begann 2009 mit dem seltsamen Wettbewerb für ein solarbetriebenes Skigebiet in Abu Dhabi; es folgte eine realistischere Zusammenarbeit mit der Stadt Masdar, Norman Fosters Masterplan für „die nachhaltigste Ökostadt der Welt“. Diese und weitere Anfragen ermutigten LAVA, Zeit und Fachwissen in die Untersuchung zu investieren, wie sich nachhaltige Energie unter den rauen klimatischen Bedingungen des Nahen Ostens erzeugen und einsetzen ließe. Co-Gründer Tobias Wallisser: „Obwohl keines dieser Projekte je-

mals gebaut wurde, haben wir viel über die Entscheidungsfindung im arabischen Raum, über die Verhandlungsprozesse gelernt.“
 Seit 2010 ist LAVA an Projekten in Saudi-Arabien beteiligt. 2015 wurde das erste Forschungsgebäude im Auftrag des saudischen Petrochemieunternehmens SIPCHEM in Al Khobar in der Ostprovinz am Arabischen Golf übergeben. Vier Jahre später eröffnete der 18-stöckige Innovation Tower in der King Abdulaziz City for Science and Technology. In dem Turm aus übereinander gestapelten Atrien mit offenen, flexiblen Arbeitsbereichen hat das Büro in Zusammenarbeit mit Bollinger+Grohmann, Frankfurt am Main, erstmals ein New-Work-Konzept in Riad realisiert, gerade mit dem diesjährigen King Salman Charter for Architecture and Urbanism Award ausgezeichnet. Aktuelle Projekte in Saudi-Arabien sind u.a. ein Resort-Hotel am Roten Meer und Arbeiten für die Asian Winter Games 2029 in Trojana.

Im Bürohochhaus „Innovation Tower“ der King Abdulaziz City for Science and Technology (2019) von LAVA mit Bollinger+Grohmann wurde das erste New-Work-Konzept in Riad umgesetzt.
 Fotos: Taufik Kenan/LAVA

König-Fahd-Nationalbibliothek von Gerber Architekten (2008–2015). Der expressive Turm am rechten Rand der Luftaufnahme ist ein Werk Norman Fosters.
 Fotos: Tatweer (Luftbild): Christian Richters



PIF und die Giga-Projekte

Text **Christian Breising**



Der King Salman Park, wie er einmal von oben betrachtet wirken soll. Rendering: King Salman Park Foundation

Hinter allen Giga-Projekten in Saudi-Arabien steht der sogenannte PIF, der *Public Investment Fund*. Die saudische Regierung hat diesen Staatsfonds aufgelegt, um all die Vorhaben zu finanzieren und zu verwalten. Sein geschätzter Gesamtwert beläuft sich laut Wikipedia auf 925 Milliarden US-Dollar, was den saudischen PIF zu einem der größten Staatsfonds der Welt macht. Kronprinz Mohammed bin Salman ist Vorsitzender des Fonds, dessen Zweck in direktem Zusammenhang mit den Großprojekten definiert wird, wie die Website www.pif.gov.sa erläutert: „Die Giga-Projekte sollen die Wirtschaft ankurbeln, und ihre Vorteile werden voraussichtlich deutlich über den Immobilien- und Infrastruktursektor hinausgehen und dazu beitragen, die Wirtschaft zu diversifizieren, weg vom Öl – insbesondere angesichts ihrer schieren Ausmaße.“

Der ursprünglich 1971 gegründete PIF wurde 2015 neu aufgelegt und neu ausgerichtet, als treibende Kraft der sogenannten Vision 2030, „um einen positiven, nachhaltigen wirtschaftlichen und sozialen Wandel zu erreichen“, so wird es proklamiert. Für seinen erfolgreichen Betrieb sind jedoch längst nicht mehr nur die saudi-

schen Einnahmen aus dem Öl- und Gasgeschäft von Bedeutung, sondern zunehmend auch internationale Investitionen. Auf den großen Immobilienmessern ist eine bemerkenswerte Präsenz des Fonds unter der Flagge von *Invest Saudi* zu beobachten. Der King Salman Park in Riad wurde im Pavillon von Saudi Invest auf der diesjährigen Mipim in Cannes stolz als Investitionsmöglichkeit der höchsten Güteklasse präsentiert. Ein PIF-Projekt wird demnach charakterisiert durch seine schiere Größe – die spektakulären Dimensionen des Vorhabens –, durch seine Fähigkeit, einen bisher vernachlässigten oder abgelegenen Standort zu transformieren, durch eine Vielfalt an architektonischer und infrastruktureller Gestaltung und schließlich durch den Anspruch, ein Weltklasseprojekt zu sein.

Berücksichtigt man all diese Punkte, ist der King Salman Park ein vorbildliches PIF-Projekt. Was einst das Gelände des ersten Flugplatzes von Riad war, wird derzeit von 20.000 Arbeitern im Rund-um-die-Uhr-Schichtbetrieb in den mit 16,6 Quadratkilometern Fläche weltgrößten, so heißt es, städtischen Landschaftspark verwandelt. Dabei ist das Wort „Park“ eher ein Syno-

nym für eine geschickte kommerzielle Nutzung städtischen Bodens, die weit über die Aspekte von Natur hinausgeht. So lässt sich der King Salman Park nicht direkt mit der europäischen Tradition öffentlicher Parks wie dem Berliner Tiergarten, dem Londoner Hyde Park oder dem New Yorker Central Park vergleichen. In Zukunft werden Riads lukrativste Wohnviertel unmittelbar an den King Salman Park angrenzen; sogenannte Fingerparks sollen tief in die Quartiere vordringen. Darüber hinaus wird es im kreisförmigen Zentrum des Parks Museen, Restaurants sowie Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen geben.

Man wird abwarten müssen, in welchem Ausmaß die Natur – das heißt die eine Million neu gepflanzten Bäume, Sträucher und andere Gewächse – eine bedeutende Rolle in diesem außergewöhnlichen Versuchsaufbau spielen wird. Nicht überraschend nennt der Bauherr den King Salman Park ein „ganzheitliches Erlebnis“. Die Anstrengungen, um all dies zu erreichen, sind beträchtlich: Der Boden wurde bis zu einer Tiefe von 2,5 Metern ausgetauscht und angereichert, damit die Wurzeln das salzige Grundgestein nicht erreichen. Riesige unterirdische Zisternen sammeln und speichern das so kostbare Grauwasser für die Bewässerung in einem Klima, das extreme Temperaturen von 45 bis 50°C erreicht, eine minimale Luftfeuchtigkeit von nur zwölf Prozent aufweist und nicht mit nennenswerten Niederschlägen aufwarten kann. Pflanzen aus verwandten Klimazonen wurden aus aller Welt nach Riad gebracht, um sich dort in Gewächshäusern und Plantagen zu akklimatisieren.

Seit 2019 ist ein Planungsteam – genannt GSBH Joint Venture –, bestehend aus Gerber International, Berlin/Riad, Büro Happold, Bath/Berlin/Riad, und Setec, Paris, damit beauftragt, den Masterplan des saudischen Unternehmens Omrania und Henning Larsen Architects aus Dänemark umzusetzen, die den internationalen Wettbewerb ursprünglich gewonnen hatten. Außerdem wurde der amerikanische Landschaftsarchitekt Michael Van Valkenburgh von GSBH mit der Freiraumplanung betraut. GSBH zeichnet auch für eine ganze Reihe von Gebäuden im Park

Bauvorhaben wie der King Salman Park sollen helfen, die saudische Wirtschaft zu transformieren

Der King Salman Park im Februar 2024: Der Boden wird bis zu einer Tiefe von 2,5 Metern ausgetauscht und angereichert. Pflanzen aus verwandten Klimazonen wurden aus aller Welt nach Riad gebracht, um sich in Gewächshäusern und Plantagen zu akklimatisieren.
Fotos: Christian Brensing

verantwortlich, wie das „Museum der Erde“, Schatten spendende Arkadengänge, Kioske und die multifunktionalen sogenannten Parking-Hubs (mit Restaurants, Geschäften und Tiefgarage), die die Park-Eingänge bilden werden. Darüber hinaus sind weitere international bekannte Architekten beteiligt. So plante der 2022 verstorbene Spanier Ricardo Bofill den Royal Arts Complex, Mangera Yvars Architects, London/Barcelona, bauen die Große Moschee, David Adjaye Architects, London, den Besucherpavillon.

Der King Salman Park ist ein exemplarisches Beispiel für ein aktuelles PIF-Projekt, aber er ist bei weitem nicht das einzige in Riad. Der 135 km lange Grünzug „Sports Boulevard“, der das Stadtgefüge der Hauptstadt nördlich des Zentrums von West nach Ost durchschneiden soll, wird Riad ebenso verändern wie das futuristische Viertel New Murabba mit seinem ikonischen 400x400x400 Meter großen Mukaab-Gebäude im Mittelpunkt (Seite 46). Auch die historische Neudefinition des Städtchens Diriyah, heute nordwestlicher Vorort, als „Geburtsort“ des heutigen Königreichs Saudi-Arabien wird mittels des Public Investment Funds finanziert.



Eine vierzigjährige Ingenieur-Odyssee in Riad

Vermutlich gehört bis heute eine gewisse Portion Abenteuerlust dazu, wenn man als europäischer Planer in Saudia-Arabien arbeitet. Unser Autor war viele Jahre lang für Buro Happold dort tätig.

Text **Padraic Kelly**

An einem Tag im März 1982 kam ich kurz vor Mitternacht am bescheidenen und heruntergekommenen Flughafen von Riad an (der nun bald der neue King Salman Park wird). Ich holte mein Gepäck aus einem als Gepäckaushaus maskierten Gewerbeschuppen und machte mich auf den Weg zu den verstopften Straßen, in denen Autos und Lastwagen um ihre Plätze kämpften. Überall konnte ich Baustellen sehen, sogar jetzt im Dunkeln, weil die verräterischen Lichter der Turmkräne den Nachthimmel erhellten – das war Boomtown. Ich war gekommen, um an der ersten Phase des neuen Regierungskomplexes zu arbeiten, dem Kings Office Council of Ministers Majlis Al Shura oder KOCOMMAS, heute bekannt als Al Yamamah Palace.

Gemeinsames Verständnis

Dies war das erste Projekt von Buro Happold in Saudi-Arabien – in Zusammenarbeit mit Rolf Gutbrod, Frei Otto und Arup – auf einem riesigen Gelände, das so groß war, dass man für Inspektionen ein Baustellenfahrzeug brauchte. Das anglo-deutsche Team lebte in hastig errichteten Unterkünften auf der Baustelle, und wir bauten unser eigenes Obst und Gemüse an. Die Arbeit dominierte unser Leben, aber ich erinnere mich an gemeinsame Filmabende, bei denen wir auslösten, ob wir einen deutschen oder einen englischen Film anschauten, an die Besuche der Gold- und Perserteppich-Suks in Al Batha und des jemenitischen Hühnchenrestaurants.

Ted Happold besuchte Saudi-Arabien zum ersten Mal in den späten 1960er Jahren, als er bei Arup arbeitete, um an einem Wettbewerb für das Intercontinental Hotel in Riad teilzunehmen, und traf dort den deutschen Architekten Rolf Gutbrod, der gerade den Wettbewerb für das Makkah Hotel and Conference Centre gewonnen hatte. Ted

Happold war deutscher Abstammung, er bewunderte das deutsche Bildungswesen und die Arbeit deutscher Planer, was eine natürliche Affinität zu Rolf Gutbrod schuf. Gemeinsam mit Frei Otto beschlossen sie, an dem Wettbewerb für KOCOMMAS teilzunehmen – und gewannen. Dieses Projekt war die Gründung von Buro Happold und veränderte unser aller Leben. Es festigte nicht nur unsere Verbindungen zu Deutschland, sondern schuf auch neue Beziehungen in Saudi-Arabien.

Ted Happold war eine große Persönlichkeit, ein natürlicher Kommunikator, der es liebte, neue Kulturen zu erkunden. Daher war es keine Überraschung, dass er sich in der sehr gastfreundlichen saudischen Welt zu Hause fühlte. Seine Leidenschaft für Zugstrukturen führte zur Zusammenarbeit mit Frei Otto bei einer Reihe von Projekten. Eines der wichtigsten war der Diplomatic Club oder Kasr Tuwaiq, der aus einem Wettbewerb hervorging und Frei Otto mit Buro Happold und dem ortsansässigen Ingenieurbüro Omrania zusammenbrachte, um das Kulturprojekt für die Royal Commission for Riyadh City (RCRC) unter der damaligen Leitung von Mohammed Al Shaikh umzusetzen.

Ich konnte der Gelegenheit nicht widerstehen, Ende 1983 nach Riad zurückzukehren, um bei der Umsetzung des Projekts mitzuhelfen, das Technologie und Tradition vereinte und zwei lokale Architekturelemente verwendete: die Fesung und das Zelt. Dieses Mal landete ich auf dem prächtigen, neueröffneten King Khalid International Airport.

In Kriegszeiten

Die ursprüngliche Besiedelung von Riad mit weniger als einem Quadratkilometer Fläche begann in der Mitte des 18. Jahrhunderts im Bezirk Kasr Al

Hukm. In den 1990er Jahren arbeitete die RCRC an einem Plan zur Neugestaltung der früheren Lehmstadt. Aufgrund unserer Arbeit an Kasr Tuwaiq wurden wir als Ingenieure für die Neugestaltung der Altstadt ausgewählt. Zu unseren Projekten gehörten der Justizpalast, die Imam-Turki-bin-Abdullah-Moschee und andere Kultur- und Einzelhandelsprojekte – zusammen mit dem Architekten Rasem Badran. Es war unmöglich, nicht einen Hauch der Geschichte zu verspüren, wenn man auf das prächtige Musmak-Fort blickte, das nur drei Meter von meinem Baustellenbüro entfernt war. Wir hatten ein wundervoll integriertes Team, das je zur Hälfte aus saudischen Mitarbeitern der RCRC und Beratern bestand.

Weniger als ein Jahr nach Baubeginn der Moschee ging der saudische Hauptauftragnehmer pleite, und am 2. August 1990 marschierte Saddam Hussein in Kuwait ein. Unsere Welt wurde auf den Kopf gestellt, Familien wurden nach dem nächtlichen Beschuss mit Scud-Raketen evakuiert. Die meisten ausländischen Mitarbeiter folgten dem offiziellen Rat und verließen das Land, aber wir beschlossen, zu bleiben und zu arbeiten. Viele von uns fanden nachts Zuflucht unter Brücken am Stadtrand. Diese Entscheidung schuf eine Freundschaft zwischen unserem Team und unseren saudischen Kollegen, die bis heute anhält. Bei der offiziellen Eröffnung durch König Fahd im Jahr 1992 erhielt das gesamte Team Orden als Anerkennung für die Leistung trotz aller Widrigkeiten.

Die Rolle der Frau

1993 klopfte es an meiner Bürotür, und ich wurde von einem Polizisten und einer Gruppe von Religionspolizisten begrüßt, die mich beschuldigten, gegen das Gesetz verstoßen zu haben, indem ich eine Landschaftsarchitektin beschäftigte.



Padraic Kelly bei der gemeinsamen Ortsbegehung mit dem Bauherrn im Wadi Hanifa



Modellbau für den Tuwaiq Palace in Frei Ottos Atelier in Warmbronn
Fotos: Terry Ealey

Mir war bewusst, dass das nicht erlaubt war, aber ich hatte beschlossen, das Risiko einzugehen, da sie hochqualifiziert und unser zweitbestbezahltes Teammitglied war und unsere Kunden gern mit ihr zusammenarbeiteten.

Später entschuldigte sich der Polizeichef dafür, dass er darauf bestanden hatte, mich eine Erklärung unterschreiben zu lassen, dass ich dieses Vergehen nicht wiederholen würde. Er habe keine andere Wahl gehabt, sagte er, da die Religionspolizei die Beschwerde gegen uns eingereicht hatte. Meine Kollegin versuchte drei Monate lang, von zu Hause aus zu arbeiten, doch sie vermisste die Kameradschaft mit den Kollegen und beschloss widerwillig, nach Großbritannien zurückzukehren.

In den vergangenen acht Jahren hat sich die Stellung der Frauen in der saudischen Gesellschaft dramatisch verändert. Inzwischen sind mehr als 50 Prozent der Universitätsabsolventen Frauen. Und es gibt Fortschritte bei der Beförderung von Frauen in Führungspositionen. Heute sind mehr als 30 Prozent unseres Teams in unserem Büro in Riad Frauen, die in traditionell von Männern dominierten Rollen arbeiten, als Architektinnen/Planerinnen, Designerinnen, Ingenieurinnen und Projektmanagerinnen.

Fotografieren

Es war 1992, als ich von einem befreundeten amerikanischen Architekten gebeten wurde, zur Vorbereitung für einen Wettbewerb Fotos von einigen Gebäuden in der Stadt zu machen. Ich war durch die Stadt gefahren und hatte eine gute Auswahl sowohl der alten als auch der relativ wenigen hochwertigen neuen Gebäude abgelichtet. Das Einzige, was noch fehlte: ein Foto des Innenministeriums, dieser auffälligen, auf den Kopf gestellten Pyramide an der King Fahd Road. An-

gesichts der Rolle des Gebäudes für die Sicherheit des Landes dachte ich, ich sollte besser zuerst um Erlaubnis fragen. Also tauschte ich in meinem gebrochenen Arabisch Grüße und ein Lächeln mit einem der Wachleute aus. Im Glauben, ich hätte die Erlaubnis erhalten, schoss ich ein paar Fotos. Es dauerte keine Minute, bis ich Sirenen hörte und blinkende Lichter sah, und bevor ich verstand, was geschah, wurde ich im Keller des Hauses höflich verhört, wobei man sich auf die Frage konzentrierte, wer mich geschickt habe. Es war ein langes Wochenende, aber schließlich kam mir einer meiner Kunden zu Hilfe, erklärte den Wachen, wer ich war, und entschuldigte sich für mein unverantwortliches Verhalten. Ich durfte gehen, nachdem ich meinen Film aus der Kamera genommen und zurückgelassen hatte.

Irre Zeitpläne

Nach dem plötzlichen Tod von Ted Happold Anfang 1996 bereitete ich mich auf meine Rückkehr nach Großbritannien vor, um nach 13 Jahren in Riad geschäftsführender Gesellschafter der Firma zu werden. Ich besuchte die RCRC, um mich zu verabschieden. Dort begrüßte mich Raymond Moriyama von den kanadischen Architekten Moriyama und Teshima, der mir mitteilte, sein Büro habe den Wettbewerb für das saudische Nationalmuseum gewonnen. Ich war von der Qualität des Entwurfs beeindruckt, aber es gab ein Pro-

blem: Das Projekt musste innerhalb von 28 Monaten ausgearbeitet, gebaut und mit Ausstellungen ausgestattet werden, was bedeutete, dass wir nur fünf Monate Zeit hatten, um ein Gebäude nach internationalen Referenzstandards zu entwerfen.

Ich rief meine Kollegen in Großbritannien an, doch die lachten nur – völlig zu Recht sagten sie, dass wir allein für den Entwurf der Tragwerksplanung etwa zwei Jahre brauchen würden. Raymond Moriyama und ich sprachen mit dem Vizepräsidenten der RCRC. Der stellte aber unmissverständlich klar, dass es keine Verhandlungen über den Zeitplan geben würde, er bat uns, mit einem Vorschlag zurückzukommen, wie das Projekt pünktlich entworfen und fertiggestellt werden könnte. Schließlich stimmten wir dem Zeitplan zu, jedoch unter der Bedingung, dass wir den Prozess von Entwurf, Ausschreibung und Bau vollkommen neu gestalten dürften. Die RCRC akzeptierte das, bestand aber darauf, dass wir uns an die saudischen Beschaffungsgesetze halten, die Pauschal- und Festpreisbaupträge vorschreiben. Lektion gelernt. Die eine Sache, auf die wir uns im Anschluss allesamt einigen konnten: Dass wir kein weiteres Mal versuchen würden, ein fünfmonatiges Entwurfsprojekt durchzuziehen. Unsere Teams brauchten mindestens sechs Monate, um sich davon zu erholen.

Aus dem Englischen von Jan Friedrich

Padraic Kelly

ist Direktor des britischen Ingenieurunternehmens Buro Happold. Nach Saudi-Arabien kam er als junger Analytiker und Ingenieur. Während 13 Jahren als Einwohner von Riad und mehr als 25 Jahren monatlicher Besuche, sagt er, hätten ihn die Verantwortlichen der Stadt inspiriert und herausgefordert, ihnen dabei zu helfen, die komplexen strategischen, städtischen, wirtschaftlichen, ökologischen, infrastrukturellen und sozialen Probleme einer schnell wachsenden Stadt anzugehen. Einen Besuch des Landes kann er nur wärmstens empfehlen, um die spektakuläre Landschaft, die Kultur und das bauliche Erbe kennenzulernen, aber vor allem die Gastfreundschaft der Menschen zu erleben.

Wir verarbeiten und filtern die regionale Architektur und Kultur

Interview **Christian Brensing**



Foto: Becker Lacour

Joachim Schares ist für das Frankfurter Büro AS+P seit Jahren in Saudi-Arabien unterwegs. Ein Gespräch über Salmani-Architektur, Maßstäblichkeit und gesellschaftlichen Wandel

Sie sind seit über zwanzig Jahren für AS+P in Saudi-Arabien aktiv. Wie hat sich das Land in Ihren Augen in dieser Zeit gewandelt?

Wenn ich an meine ersten Besuche im Jahr 2002 zurückdenke, muss ich sagen: Es hat grundlegende Veränderungen gegeben. Zunächst einmal hat sich das gesellschaftliche Leben in den sieben Jahren, seit Mohammed bin Salman Kronprinz ist, völlig verändert. Was früher ein abgeschottetes, fast isoliertes Land war, ist zu einem offenen Land geworden. Es gibt heute zum Beispiel eine Menge Sport- und Kulturveranstaltungen. Bei meinen ersten Besuchen gab es nicht einmal einen Radiosender, Musik im öffentlichen Raum war verboten. In beruflicher Hinsicht ist die Geschwindigkeit der Entwicklung sogar noch höher. Die Transformation, die das Land durchmacht, erfordert eine Vielzahl zusätzlicher, auch intellektueller Kapazitäten. Diese werden vor allem von Frauen abgedeckt, die in ihrer Berufswahl nicht mehr eingeschränkt sind. Die weibliche Emanzipation hat das Entwicklungstempo enorm beschleunigt.

Ihr Büro hat viele wichtige Projekte in Riad realisiert. Botschaftsviertel, der Wohnungsbau des Außenministeriums und das Strafgericht wurden als vorbildliche Bauten für die King Salman Charter for Architecture and Urbanism ausgewählt. Wie interpretieren Sie ihre Bedeutung?

Wenn wir ein Projekt beginnen, legen wir großen Wert darauf, eine kontextbezogene Architektur zu entwickeln. Es ist unser Ziel, den Ort selbst zu besuchen und so ein eigenes Verständnis für den Standort zu bekommen, eine Beziehung zum Kunden aufzubauen und seine Gedanken zu lesen, wenn es um Details wie Materialien, Farben und so weiter geht. Das ist eine anspruchsvolle Aufgabe, und dann entwickeln wir Konzepte mit Alternativen. All das sind sicher Gründe, warum

einige unserer Bauten als Beispiele für sogenannte Salmani-Architektur ausgewählt wurden.

Besteht nicht die Gefahr einer Vereinnahmung?

Nein, das sehe ich anders. Es gibt die saudische Initiative „Architectural Identity Design Guideline Study“, zu der wir ebenfalls beigetragen haben. Derzeit arbeiten wir in den Provinzen Asir und Jizan an diesem Thema. Dort verarbeiten und filtern wir die regionale Architektur und Kultur und entwickeln Gestaltungsrichtlinien für künftige Neubauten. Diese Richtlinien werden dann sicherlich auf öffentliche Gebäude angewandt. Nicht nur in Riad spielt die Salmani Architectural Charter mit Bezug auf die Najdi-Architektur eine Rolle, sondern auch in anderen Teilen des Königreichs. Die zentrale Idee hinter all dem ist, eine kontextuelle Architektursprache für das gesamte Land zu finden. Saudi-Arabien fördert also keine disparate Art internationaler Architektur, wie man sie in Asien finden könnte. Die Saudis wenden sich von diesen stereotypen Architekturen abhin zu etwas, das einheimischer ist.

Wenn es um Projekte in Saudi-Arabien geht, hört man oft, eine enge oder gar freundschaftliche Beziehung zum Auftraggeber sei mehr als von Vorteil. Wie würden Sie diese Beziehung zwischen einem deutschen Architekten und einem saudischen Auftraggeber beschreiben und was macht sie besonders?

In der Vergangenheit sind viele Firmen in den saudischen Markt eingestiegen, weil sie dachten, ihre Kunden seien superreich. Manche Saudis wurden abgezockt und sind vorsichtig geworden. AS+P ist seit den Siebzigerjahren immer da gewesen, in guten wie in schlechten Zeiten, und ist Teil des gemeinsamen Erbes. Ich persönlich habe Beziehungen zu Leuten, die seit mehr als zwanzig Jahren bestehen. Lange und solide Be-

ziehungen zählen in der arabischen Welt viel, und ich bin sehr daran interessiert, diese Tradition zu ehren. Sie verleiht einem Vertrauen, Glaubwürdigkeit und Freundschaft. Zugegeben, große Worte, aber so empfinde ich es.

Riad ist heute die Boomtown auf der arabischen Halbinsel. Allerdings benötigt die 8-Millionen-Metropole einen konzertierten Städtebauplan, um die weitere Zersiedelung zu verhindern. Wie sehen Sie das im Hinblick auf die öffentliche Infrastruktur, namentlich die Metro?

Tatsächlich war die Metro in Riad mein erstes saudisches Projekt. Unsere Aufgabe war es, die Straßen neu zu gestalten, auf denen die Metrolinien verlaufen. Als die Metrolinien gebaut wurden, gab es keinen Plan, wie die Straßen wiederhergestellt werden sollten, wenn die Metro einmal in Betrieb genommen würde. Also haben wir ein Handbuch für das Straßenbild erstellt, das sich mit der Metro auf, über oder unter der Erde befasst und zum Beispiel festlegt, wie breit die Fußgängerwege sind, wie die Parkplätze organisiert sind, wie groß die Bepflanzung in der Mitte oder am Straßenrand ist, welche Materialien verwendet werden sollen und so weiter. Unser Handbuch wurde von allen sechs Design- und Baukonsortien verwendet, die an der Metro arbeiteten. Die Ergebnisse können Sie beispielsweise in der Olaya Road sehen, wenn Sie sich die Fußgänger- und Fahrradwege anschauen.

Saudi-Arabien hat ein reiches kulturelles Erbe. Lässt sich das Verhältnis zwischen Tradition und Modernität in der Architektur definieren?

Saudi-Arabien ist ein sehr junges Land, 60 Prozent der Bevölkerung sind unter 30 Jahre alt. Den anderen Teil der Gesellschaft bilden die Älteren, die traditioneller sind und an alten Gewohnheiten festhalten. Das Land muss also eine Formel finden, um mit den Erwartungen der einen wie der anderen umzugehen. Das gilt auch für die Architektur, wo man einen Zusammenprall dieser beiden Kulturen spüren kann. Daher sollte die Architektur nicht nur die Erwartungen der Jugend erfüllen, die physisch und über das Internet durch die Welt reist, sondern auch zur Tradition zurückkehren, wie zum Beispiel zu Gebäuden mit Innenhöfen, zu den Farben und zur Anordnung der Gebäude. Wenn es um ein Gleichgewicht zwischen dem Traditionellen und dem Progressiven geht, gibt es keine Formel. Es hängt ganz vom lokalen Kontext ab. Da muss man mit einem erheblichen Maß an Sensibilität ans Werk gehen.

Der britische Soziologe Anthony Giddens schrieb in seinem Buch *The Consequences of Modernity* zum Thema Größe: „Es geht um die Verflechtung von Distanz und Nähe, von Persönlichem und den groß angelegten Mechanis-

men der Globalisierung.“ Können Sie in diesen Worten ein Prinzip der architektonischen Entwicklung von Riad erkennen?

Was Sie sagen, gilt für die Architektur ebenso wie für die Stadtplanung. Wir arbeiten in Riad an einem riesigen Wohnbauprojekt namens Sedra des PIF-Entwicklers ROSHN. Es wird 180.000 Menschen beherbergen, das ist eine Stadt in der Größe Heidelbergs. Sedra wurde in sehr kurzer Zeit konzipiert und gebaut. Der wichtigste Aspekt ist, dass man Orte schafft, an denen die Menschen sich zu Hause fühlen können. Man darf den Maßstab nicht aus den Augen verlieren. AS+P hat bei solch riesigen Projekten strenge Richtlinien. Es werden Nachbarschaften geschaffen, in denen alles, was den täglichen Bedarf betrifft, innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar ist, das eigene Wohnviertel den wöchentlichen Bedarf deckt und so weiter. Die Menschen können zu Fuß gehen, Fahrräder oder Roller benutzen und haben gemeinschaftliche Freiflächen wie einen Park in der Nähe. Europäische Planer sind bei solchen Projekten im Vorteil, denn unsere Städte entwickeln sich schon seit vielen Jahren in diese Richtung.

Das Gegenteil davon sind die großen ikonischen Projekte wie Misk/Al Mishraq. Dort muss man vorsichtig sein, denn die Gefahr besteht, dass das „ikonische“ sehr schnell seine „Ikonizität“ verliert und banal wird. Aber ich glaube, die Stadtverwaltung von Riad ist weise genug, nicht einfach eine Stadt wie Dubai zu kopieren.

Bis zur Expo 2030 in Riad und zur Fußball-WM 2034 in Saudi-Arabien sind es nur noch wenige Jahre. Wie weit fortgeschritten sehen Sie das Land auf dem Weg, den die sogenannte Vision 2030 mit all ihren Giga-Projekten vorgibt?

All diese kommenden Event sind hervorragende Gelegenheiten, Saudi-Arabien weiter auf der Weltkarte zu etablieren. Anstatt jedoch über 2030 zu sprechen, sollte man realistisch sein und über 2040 oder sogar 2050 sprechen, da das alles während eines Jahrzehnts stattfinden wird. Ich habe gerade mit Verantwortlichen der Verkehrsverwaltung in Riad darüber diskutiert, dass sie ihre Pläne für die King Fahad Road überdenken, um hunderttausende Besucher willkommen heißen und gleichzeitig einen reibungslosen Verkehrsfluss gewährleisten zu können. Die Leute denken also weit voraus, und Saudi-Arabien wird ein noch offeneres Land und sicherlich ein wichtigerer Partner der G20 werden, als es das heute schon ist.

Joachim Schares

ist Diplom-Ingenieur der Raum- und Umweltplanung, Universität Kaiserslautern. Er arbeitet seit 1994 bei AS+P, seit 2017 als geschäftsführender Partner der AS+P Albert Speer + Partner GmbH. Joachim Schares ist Präsidiumsmitglied der Ghorfa Arab-German Chamber of Commerce and Industry.

Projekte von AS+P in und für Riad: Im Norden der Stadt entsteht mit „Sedra“ eine Erweiterung für insgesamt 180.000 Einwohner. Das Foto zeigt einen Ausschnitt des Modells im Showroom. Darunter: Rendering aus dem Handbuch für den Bau der Metro. Ganz unten: Gerichtsgebäude, 2005–2014
Modellfoto: Christian Brensing; Rendering und Foto: © AS+P





450.000 Menschen soll der 19 Quadratkilometer große neue Stadtteil am nordwestlichen Rand von Riad Platz zum Wohnen und Arbeiten bieten. Außerdem sind ein Museum, eine Universität und verschiedene Sportstätten in New Murabba geplant.

Die Größenordnungen des Vorhabens sind schlichtweg überwältigend

Michael Dyke, CEO der New Murabba Entwicklungsgesellschaft, über das Giga-Projekt einer neuen Downtown in Riad

New Murabba, so wird das Projekt beworben, soll sich durch eine für Riad bislang unbekannte Qualität des öffentlichen Raums auszeichnen. Wie genau können wir uns das vorstellen?

Wir nennen New Murabba eine moderne Interpretation des traditionellen Stadtzentrums. Insgesamt schaffen wir 19 Quadratkilometer an neuem Stadtraum, eine Hälfte davon für Gebäude, die andere für Infrastruktur und Grünflächen. Das schließt eine Fläche von neun Quadratkilometern ein, auf denen Wohnraum für 450.000 Einwohner entsteht, die Hälfte davon ist für Parks und Grünanlagen vorgesehen. Allein das ermög-

licht den dort lebenden und arbeitenden Menschen einen Lebensstil, der bisher in Riad – zumindest in dieser Größenordnung – nicht möglich war. Ich sehe darin eine bemerkenswerte Abkehr von postmodernen Development-Prinzipien, wo jeder Quadratmeter erbarmungslos nach Effizienz-Kriterien ausgequetscht wurde.

Für Saudi-Arabien scheint das ein neuer Ansatz im Städtebau zu sein.

Ja. Und nein, wenn Sie bedenken, dass Ende der 1970er Jahre Albert Speer & Partner das Diplomatenviertel in Riad entwarfen. Natürlich war dies vornehmlich Botschaften und Diplomaten vorbehalten, aber nichtsdestotrotz etablierte es schon damals ein für Saudi-Arabien vollkommen neues Verständnis von grüner Urbanität.

Wer ist verantwortlich für den Masterplan von New Murabba?

Die britische Planungs- und Managementfirma AtkinsRéalis setzt unsere Vision der weltweit größten neuen Innenstadtbauung in die Realität um. Dem Städtebau liegt das Konzept der

15-Minuten-Stadt zugrunde. Unser ehrgeiziges Ziel ist, dass es maximal zehn Minuten bedarf, um alle notwendigen Einrichtungen wie Schulen, Arztpraxen, Geschäfte, Freizeiteinrichtungen und so weiter zu erreichen. Weitere fünf Minuten wird es dann brauchen, um von zuhause zur nächsten Haltestelle des ÖPNV zu kommen.

Wie weit liegt New Murabba denn vom heutigen Stadtzentrum entfernt?

Es wird ein Teil von ihm werden. New Murabba grenzt an Riad an, wie wir es heute kennen. Daher wird es Riad ergänzen, sozusagen als physisches Tor von der alten, heutigen zur neuen, zukünftigen Hauptstadt Saudi-Arabiens. Wie auf einem unsichtbaren Zeitstrahl wird man von der einen Wahrnehmung zur nächsten befördert. Aus diesem Aspekt heraus ist es auch interessant, dass New Murabba quasi einen Hintereingang zum historischen Diriyah, also der Geburtsstätte des heutigen Saudi-Arabiens, herstellen wird. Und mit jeder neuen Stadterweiterung nach Norden oder Osten wird New Murabba ebenfalls diese Torfunktion übernehmen.

Wenn man den Renderings glauben schenkt, wird man den neuen Stadtteil kaum übersehen können.

Schon aus vielen Kilometern Entfernung wird man, wie im Fall des Eiffelturms in Paris, das im Zentrum von New Murabba angeordnete Mukaab-Gebäude erkennen. Der Mukaab – arabisch für Würfel – wird als architektonische Ikone eines der größten und herausforderndsten Ingenieurbauwerke der Welt sein, schon allein durch seine enormen Dimensionen mit Kantenlängen von 400x400x400 Metern. Er wird zwischen zwei Stadtautobahnen liegen und daher auch als städtisches Drehkreuz funktionieren.

Wie sieht Ihr Zeitplan aus?

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereiten wir die Ausschreibungen vor, um das gigantische Bauvolumen in realisierbare Abschnitte unterteilen zu können. Die Größenordnungen des Vorhabens sind schlichtweg überwältigend. Wir müssen erreichen, dass wir die besten Architekten und Ingenieure dafür gewinnen können. 2030 soll der Mukaab eröffnet werden. Er wird der erste Meilenstein des Stadtteils New Murabba sein, einschließlich seiner umliegenden Parks und Wohnquartiere. 2030 wird die Weltausstellung in Riad stattfinden, und New Murabba soll ein wesentlicher Bestandteil davon sein. Darüber hinaus haben wir noch elf weitere Ankerprojekte, wie ein Museum, eine Universität, eine

multifunktionale Sportarena und ein Stadion für 45.000 Zuschauer. All diese öffentlichen Orte werden über ganz New Murabba verstreut sein, und aus dem ganzen Königreich und vielen Ländern der Welt werden Menschen nach New Murabba kommen, um dort zu arbeiten, zu leben oder ganz einfach nur ihre Freizeit dort zu verbringen. Unsere Hoffnung ist, dass, wenn sie wieder nach Hause fahren, sie Impressionen von einer lebenswerten Zukunft mitnehmen.

Wie unterscheidet sich all dies von dem, was wir heute schon in Dubai, zum Beispiel im direkten Umfeld des Burj Khalifa mit all seinen Einkaufs- und Freizeitangeboten, finden?

Allein der Mukaab wird wesentlich vielseitiger sein, er wird über 2,2 Millionen Quadratmeter umbauten Raums verfügen, wovon die Hälfte für Wohnzwecke genutzt wird. Sein inneres

Volumen wird dem von 18 Empire State Buildings entsprechen. Vier markante Ecktürme werden es geben, zwei davon Wohnhochhäuser, zwei für Hotel- und Mischnutzungen. Das über alles spannende Dach misst 16 Hektar. Aus all diesen Gründen ist ein Vergleich mit dem Burj Khalifa nicht passend. Schon der Einkaufsbereich wird etwa 980.000 Quadratmeter umfassen, alles Dimensionen, die sich nicht mit einer Mall of Dubai oder anderen Einkaufstempeln vergleichen lassen. Der architektonische Höhepunkt des Mukaab wird seine 360 Meter hohe Kuppel. Dort steht eine große Spiral-Konstruktion von ähnlicher Höhe mit einem Durchmesser von 380 Metern im Erdgeschoss. Darin werden Erlebnisse inszeniert, die die Welt noch nicht gesehen hat.

Die Fragen stellte Christian Brensing

Michael Dyke

ist seit Januar 2024 CEO der New Murabba Development Company, einer hundertprozentigen Tochter des Public Investment Fund Saudi-Arabiens. Zuvor hatte er leitende Positionen bei EDF, National Grid, Skanska und Balfour Beatty inne.

400x400x400 Meter soll der „Mukaab“, der gigantische Würfel im Zentrum von New Murabba, messen. Darstellungen davon, wie das im Detail aussehen könnte, bleiben bisher vage. Renderings: © New Murabba



Ein Streifzug durch Riads architektonische Entwicklung

Die Entdeckung der Ölvorkommen in den 1930er Jahren bedeutete für Saudi-Arabien ein unvorstellbares Wirtschaftswachstum. Riad ist durch den Boom der nachfolgenden Jahrzehnte geprägt.

Text **Fahad Alotaibi**



Mit der Stadt Muqrin als Vorläufer reicht die neuzeitliche Geschichte Riads bis ins 16. Jahrhundert zurück. Ab dem Beginn des 17. Jahrhunderts begannen die Orte Muqrin und Ma'kal zu verschmelzen und wurden schließlich zu dem, was heute Riad ist. 1740, Als Turki bin Abdullah Al-Saud, Gründer des 2. Saudischen Staates, seine Hauptstadt von Diriyya nach Riad verlegte, gewann die Stadt an Bedeutung, auch wenn ihre Größe und Form damals keine bemerkenswerte Veränderung erfuhr.

Erst als König Abdulaziz ibn Saud Riad 1902 eroberte und den 3. Saudischen Staat gründete, begann sich die Stadt über ihr traditionelles Territorium hinaus auszudehnen. Sie erstreckte sich 1917/18 über schätzungsweise neun Quadratkilometer – hervorgegangen aus der Großen Moschee, dem Großen Suq und dem Königspalast **1**, die von einer aufwendigen Verteidigungsmauer aus Lehm umgeben waren. Als traditionelle Siedlung besaß Riad dieselben Merkmale wie andere arabische Städte, nämlich ein kompaktes Stadtgefüge, enge Gassen und Häuser aus ortstypischen Materialien.

In den vergangenen Jahrzehnten haben saudische Städte aufgrund der Einnahmen aus dem Öl- und Finanzgeschäft, eine beispiellose Entwicklung erlebt. Die wirtschaftlichen und politischen Veränderungen seit den 1940er Jahren führten zum Bau zahlreicher Regierungs- und Privatgebäude, die erheblich zur Transformation saudischer Städte beitrugen.

Die Entdeckung der Ölvorkommen in den 1930er Jahren führte zu einem enormen Wirtschaftswachstum, das die Verstädterung des Landes und eine rasche Modernisierung zur Folge hatte. In dieser Zeit wurden Beton und Stahl als Baumaterialien eingeführt, wodurch größere und langlebigere Gebäude gebaut werden konnten. Der Ölboom der 1970er Jahre wiederum beschleunigte diesen Wandel, moderne Infrastrukturen wie Straßen, Brücken und Flughäfen wurden gebaut, was die architektonische Landschaft der Stadt fundamental veränderte.

Mit dem Beschluss von König Abdulaziz in den 1930er Jahren, seinen neuen Palast mit Verwaltungsgebäuden außerhalb der ummauerten Stadt zu errichten, begann eine neue Phase der

Stadtentwicklung, in der sich Riad erstmals über die alten Mauern hinaus ausdehnte. Damit einher ging eine Veränderung des mentalen Bildes des Ortes, das Bauen mit ausschließlich lokalen Materialien kommt zu seinem Ende, und moderne Bau- und Konstruktionsmethoden werden übernommen. Doch obwohl der Al Murabba Historical Palace mit damals neuen Materialien – Ziegeln und Stahlbeton – gebaut wurde, war das Gebäude in der Lage, die Fähigkeiten traditioneller Architektur widerzuspiegeln, die sich der Zeit, in der sie gebaut wurde, anpassen und mit ihr schritthalten kann.

Ab den frühen 1950er Jahren begannen die Stadtverantwortlichen, Riad mit der Hilfe arabischer und ausländischer Architekten zu modernisieren. König Salman war 48 Jahre lang, von 1963 bis 2011, Gouverneur der Stadt. Die politisch motivierte Entscheidung, Ministerien von Dschidda und Mekka nach Riad zu verlegen und den Bau der Ministerien an der Flughafenstraße anzuordnen, hat enorm zur Präsenz moderner Architektur in Saudi-Arabien beigetragen haben. Die vom ägyptischen Architekten Syed Karim entworfene

nen Ministeriumsbauten prägen das Bild der Stadt bis heute **2**.

Unmittelbar anschließend begann der Bau des Malaz-Viertels zur Unterbringung der Mitarbeiter der Erdölfördergesellschaft Aramco. Die Netzstruktur des Viertel zeigt typische Merkmale der modernen Stadt Riad **3**. Das Eisenbahnprojekt, das Riad mit der ölproduzierenden Region im Osten des Landes verband, unterstützte das Wachstum der Stadt und versorgte sie mit Baumaterialien. 1951 für 70 Millionen Dollar fertiggestellt, war der Eisenbahnbau eines der ersten Verkehrsprojekte des Königreichs. Darüber hinaus wurde ein Netz aus befestigten Straßen gebaut, um die Städte Saudi-Arabiens miteinander zu verbinden. Diese staatlich finanzierten Projekte dienten vor allem den Bedürfnissen der Mittelschicht, die aufgrund der Ölwirtschaft schnell wuchs. Das jüngste Wachstum saudischer Städte ist wohl eine Auswirkung der Planung von Khobar City und Dahrn durch Aramco, die beide am Persischen Golf liegen.

Der Anstieg der Ölpreise in den 1970er Jahren fiel mit einem ungewöhnlichen Bauboom in vielen saudischen Städten zusammen. Da man sich

möglichten innovativere und komplexere Designs. In dieser Zeit entstanden auch beliebte Wolkenkratzer und Einkaufszentren, die die wachsende wirtschaftliche Stärke des Landes und seine Ambitionen widerspiegeln, sich als Global Player zu positionieren.

Der Architekt Minro Yamasaki entwarf das Gebäude der Saudi Monetary Authority in Riad **5**, das versucht, zeitgenössische internationale Konzepte zu adaptieren, die sich auf die lokale Umwelt und Kultur beziehen. Derselbe Ansatz wurde beim Gebäude der General Presidency for Youth Welfare verfolgt, mit seinen vertikalen Beschattungselementen, die sich über sämtliche Betonfassaden erstrecken **6**. Gebäude in den 1980er Jahren waren durch eine Kombination verschiedener architektonischer Konzepte gekennzeichnet, wie z. B. die Ausrichtung nach Innen, das Vorhandensein eines Innenhofs, schmale Öffnungen in Außenwänden und vertikale Beschattungselemente – Versuche, mit dem heißen Klima in Saudi-Arabien umzugehen.

Der Wunsch, eine Architektur zu schaffen, die den lokalen Kontext repräsentiert, anstatt den Kontext durch Simulationen globaler Archi-



bei der Gestaltung der Gebäude nicht ausschließlich auf ausländisches Fachwissen stützte, wurde in den folgenden Jahren auch lokale Expertise einbezogen. Diese brachte Modelle hervor, die traditionelle Architektur aufgriffen und kulturelle Zugehörigkeit ausdrückten – trotz der großen Vielfalt an sehr unterschiedlichen Bauaufgaben.

Wir stellen fest, dass Saudi-Arabien für moderne Architektur empfänglich geworden ist. Der 1971 eröffnete Wasserturm in Riad wurde vom schwedischen Ingenieur Sune Lindström als für Saudi-Arabien ungewöhnliche Tragwerksform gewählt. Er griff auf seine Erfahrungen beim Bau des Wasserturms in der schwedischen Stadt Örebro zurück. Der Wasserturm in Riad verbindet technisches Entwicklungspotenzial mit Erholungstourismus und bietet mit dem umliegenden Garten und dem Restaurant in seinem konischen Teil Freizeitangebote **4**.

In den 1980er Jahren kamen moderne Baumaterialien und -techniken in großem Umfang nach Saudi-Arabien. Glas, Aluminium und vorgefertigte Bauteile fanden weithin Verwendung und er-

tekturen herauszufordern, prägt die 1980er Jahre. Diese Zeit brachte die Entwicklung des Qasr al-Hakam-Gebiets **7** und des zentralen Bereichs des Botschaftsviertels in Riad sowie des Hajj-Terminals des internationalen König-Abdulaziz-Flughafens in Dschidda **8**.

Mit der Einführung der „Vision 2030“ hat sich das Königreich nun von der Moderne zur Hypermoderne gewandelt, und eine neue Phase der Architektur und des Städtebaus hat begonnen, die Zukunft und Innovation in den Vordergrund stellt. Das Riad der Zukunft soll auf Design und Architektur aufgebaut sein, die die lokale Kultur respektieren, die sozialen Bedürfnisse der Bewohner erfüllen, die Umweltbelastung verringern und Nachhaltigkeit fördern. Kommende Projekte wie der King Salman Park, Green Riyadh, der Sports Boulevard, Qiddiya und Al-Murabba zielen darauf ab, Riads Position im weltweiten Ranking der Lebensqualität zu verbessern und es für seine fast acht Millionen Einwohner zu einer deutlich lebenswerteren Stadt zu machen.

Aus dem Englischen: fr

Fotos (von links nach rechts): Wikimedia Commons/Saudi Press Agency; Center for the Study of the Built Environment; flickr/Spooky21; Christian Brensing; Saudi-pedia; www.saudiarchitecture.org; www.islamicarchitecturalheritage.com; SOM





- 1 Flughafen
- 2 Sedra
- 3 New Murabba
- 4 Diriyya
- 5 King Abdulaziz City for Science and Technology
- 6 King Salman Park
- 7 Nationalbibliothek
- 8 Botschaftsviertel
- 9 Tuwaiq Palace
- 10 Wadi Hanifa
- 11 Al Yamamah Palace
- 12 Malaz
- 13 Al Murabba Historical Palace

Epilog

Für einen König, einen absolutistischen Herrscher, ist es ein Akt reinen Willens, eine Linie in die Wüste oder quer durch irgendeine Stadt zu ziehen. Das, was diese Linie symbolisiert, auch tatsächlich umzusetzen, ist eine andere Sache. Menschen, Traditionen, Zeit, technischer Fortschritt und technisches Können, finanzielle und materielle Einschränkungen beziehungsweise schiere Verfügbarkeit stellen Herausforderungen dar, die nicht zu vernachlässigen sind. Die arabische Welt verfügt über ein ebenso reiches kulturelles Erbe wie unsere westliche Gesellschaft – und über eine faszinierende Geisteshaltung. T.E. Lawrence, der als britischer Agent den arabischen Aufstand gegen das Osmanische Reich unterstützte und unter dem Beinamen „Lawrence von Arabien“ bekannt wurde, versucht in seinem autobiografischen Buch *Die sieben Säulen der Weisheit* (1926) den europäischen Lesern die „Völker der Wüste“, die er so bewundert, nahezu bringen: „Die Semiten“, schreibt Lawrence und benutzt damit einen Begriff der eigentlich der Sprachwissenschaft entstammt, „kennen keine Halböne in den Registern ihrer transzendentalen Schau. Sie sind ein Volk der Grundfarben, oder vielmehr des Schwarz und Weiß. Sie haben kein Verständnis für unsere metaphysischen Bedenken oder unsere grüblerischen Fragestellungen. Sie kennen nur Wahrheit und Unwahrheit, Glauben und Unglauben, ohne unsere zögernden Vorbehalte der feinen Abschattierungen.“ T.E. Lawrences metaphysische Überlegungen von vor fast genau einhundert Jahren haben in unserer Gegenwart eine neue Dimension angenommen. Mit der globalen Erwärmung, dem beschleunigten Artensterben und den grenzenlosen „Segnungen“ einer globalisierten, neoliberalen Wirtschaft stehen die entwickelten Länder immer schärfer in der Kritik. Als mächtiges Mitglied der G20-Staaten ist Saudi-Arabien davon keineswegs ausgenommen. Mit seiner prometheischen Politik und seiner auf dynamische Stabilisierung ausgerichteten Wirtschaft ist es auf einen Kurs permanenter Beschleunigung eingestellt. Aus dieser Perspektive betrachtet, scheinen viele der Giga-Projekte des Landes den Höhepunkt des Anthropozäns zu markieren. Man ist versucht, diese Art von arabischem Futurismus oder gar „Beschleunigungismus“ als eine architektonische Interpretation von John Adams' Musikstück *Short Ride in a Fast Machine* zu betrachten. Wir wissen, woher es kommt. Aber wohin genau geht es? **Christian Breising**

Looking for the voids

Learning from Asia's liminal urban spaces as a foundation to expand an architectural practice



Deutsche Architektinnen und Stadtplaner betrachten die boomenden Megacities in Asien oft mit einer Mischung aus Grusel, Faszination und Unverständnis. Die vermeintlich regellose Stadtentwicklung und

das schier endlose Wachstum scheinen jeder Entwurfsphantasie Raum zu geben. Nicht wenige träumen davon (und manche tun es auch), bei diesem entgrenzten Schneller-Größer-Höher mitmischen und bauen zu können, was in Deutschland (aus gutem Grund) nicht erlaubt ist.

Doch es gibt Architekten, die mit einem anderen Blick auf Asiens Städte schauen. Die in Hongkong ansässige, aus der Schweiz stammende Architektin Géraldine Borio etwa hat eine andere, eigene Lesart asiatischer Stadträume gefunden. Ihr Interesse gilt den Zwischen-, Leer- oder Transiträumen, den übrig gebliebenen Flächen ohne zugeschriebene Funktion hinter oder zwischen den Gebäuden, aber auch Orten, die aufgrund ihrer topografischen Eigenheiten bislang nicht bebaut wurden. Im Mittelpunkt steht dabei deren Aneignung durch die Nachbarschaft, informelle Aktivitäten, Kleingewerbe oder Freizeitaktivitäten, unmittelbar verbunden mit der Frage nach Grenzen, Schwellen, Überlappungen und der Trennung zwischen öffentlichem und privatem Raum.

Bereits als Studentin ging Borio nach Bangkok, wo sie sich mit den Potentialen der Resträume unter den aufgeständerten Schnellstraßen beschäftigte, die sich wie ein Netz über die Megacity legen. 2009 ließ sie sich in Hongkong nieder, unterrichtet seitdem an verschiedenen Universitäten und etablierte ihr eigenes Büro Borio Lab. Nun hat sie zehn ihrer Projekte, verortet in Bangkok, Hongkong und Seoul, in einem schön gemachten Buch zusammengestellt. In dieser Zeit entwickelte sie eine Praxis des vorsichtigen Lesens des Vorhandenen als Grundlage ihrer eigenen Arbeit. Die langjährige Beschäftigung hat, so schreibt sie, ihren Blick auf diese Räume ebenso beeinflusst, wie ihre eigenen Bauten. Während sie zu Beginn die Zwischenräume und ihre Nutzung als zu lösendes Problem betrachtete, sind dies heute für sie meist die Gebäude. Ihre eigenen Projekte wurden in diesem Kontext immer zurückhaltender; lieber nimmt sie etwas weg, als etwas hinzuzufügen, und baut vorhandene Grenzen ab, statt neue zu setzen.

Im ersten Teil des Buches umreißt Borio beispielhaft ihre Gedanken; die Namen der Kapitel sind dabei Programm. Unter den Überschriften „Defining the Void“, „Interlocking Gaps“, „Expanding Boundaries“, „Overlapping Functions“ und „Being Frugal“ gibt sie eine inhaltliche Einführung in das Thema, ordnet die Projekte ein und erläutert, wie sich diese Aspekte jeweils im Entwurf niederschlagen. Ein zweiter Teil umfasst Skizzen, Diagramme und Pläne, welche die Projekte detailliert darstellen. Fotos der Projekte

fehlen weitgehend, und so bleibt etwas unklar, wie die umgesetzten Projekte denn nun konkret in ihrem Umfeld und ihrer Materialität aussehen.

Dennoch ist es anregend, sich auf Borios Projekte einzulassen, deren Umfang vom Entwurf eines klapp- und tragbaren Hockers einschließlich Szenarien für seinen Gebrauch in den Gassen zwischen Hongkongs Wohntürmen über die Analyse und Fortschreibung informeller Bauten bis zur Neugestaltung der Fassaden mehrerer Häuser eines kleinen Straßenabschnitts oder den Neubau eines dreigeschossigen Wohnhauses reicht.

All dies geschieht vor dem Hintergrund, dass auch in den asiatischen Metropolen die Freiräume schwinden. Vielerorts übertreffen die Grundstückspreise mittlerweile die europäischer Städte bei weitem, sodass jeder Quadratzentimeter Fläche genutzt wird. Und nicht zuletzt eifern viele asiatische Städte dem Vorbild Singapur nach: sauber, sicher, teuer. Dessen rigide Ordnungspolitik, verbunden mit einer durchkapitalisierten und -organisierten Stadtplanung hat seinen Einwohnern informelle Praktiken weitgehend ausgetrieben. **Moritz Henning**

Looking for the voids

Learning from Asia's liminal urban spaces as a foundation to expand an architectural practice

Von Géraldine Borio

220 Seiten mit zahlreichen Abb., Text Englisch, 38 Euro

Park Books, Zürich 2023

ISBN 978-3-03860-297-2

dram
sauerbruch
hutton

love

tracing
modernities

build

25.10.24-
19.1.25

AKADEMIE DER KÜNSTE
Hanseatenweg 10, 10557 Berlin
adk.de/sauerbruchhutton