

In de lente en zomer van 1989 nam OMA deel aan vijf Europese prijsvragen. Het leidde tot een intense partij simultaanontwerp: ongeveer om de drie weken moest er een nieuw project worden ingeleverd, het bureau werd gereorganiseerd in ploegen; oud-medewerkers en vrienden engageerden zich, en Koolhaas zweefde rond deze vijf centra van zelfkritische bedrijvigheid. Achteraf gezien nam OMA, in deze periode, zoals Koolhaas het zelf omschreef, afstand van een 'al te gemakkelijk beleden modernisme'.¹ Die koerswijziging werd ingegeven door een stuitende vaststelling: de architectuur van de twintigste eeuw was nauwelijks veranderd, en dat in een tijdperk dat volledig bepaald was 'door instabiliteit en verandering'.² Het was met andere woorden letterlijk tijd voor iets anders. De ommekeer moest zich aandienen in vijf prijsvraagontwerpen: het Sea Trade Center in Zeebrugge, de Très Grande Bibliothèque in Parijs, het Zentrum für Kunst und Medientechnologie in Karlsruhe, de ontwikkeling van verwaarloosde delen van Antwerpen, en een groot kantoorgebouw voor de luchthaven van Frankfurt. Van deze vijf is het laatste project (net als de vier andere onuitgevoerd) een van de minst bekende ontwerpen van OMA, hoewel het in de categorie 'medium' in S,M,L,XL uit 1995 als laatste (en grootste) in deze lijst is opgenomen.³ Zeker in vergelijking met de canonische, veelzijdig metaforische ferryterminal in Zeebrugge, of met de translucente kubusbibliotheek in Parijs, is over dit project nauwelijks geschreven. Toch is dit ontwerp voor een Duitse kantoorstad op de terreinen van de derde drukste luchthaven van Europa revelerend, precies omdat het extreme architecturale opties belichaamt, die OMA in 1989 in overweging nam.

De luchthaven van Frankfurt am Main werd geopend in 1924, en kende sindsdien een exponentiële groei. De prijsvraag van 1989 had als onderwerp de bouw van een 'Bürozentrum Ost' voor administratieve diensten, op een plek met al een aantal grote kantoorgebouwen, tussen de bestaande en de nieuwe terminal.⁴ De site werd in het noorden begrensd door de autosnelweg, in het zuiden door de weldra aan te leggen monorail tussen de twee terminals. De opdracht luidde: de beschikbare ruimte zo goed mogelijk benutten, zonder de toegelaten hoogte te overschrijden, en zonder een 'gepaste architecturale vorm' onmogelijk te maken. Naast OMA werden nog zes bureaus uitgenodigd: Terry Farrell & Company, Studio di Architettura Aldo Rossi en vier Duitse architecten of samenwerkingsverbanden (Jo Franzke, Joos-Schulze-Krüger-Heyden, Lamatsch-Kaempfe en Christoph Mäckler). In de jury zetelden onder meer Albert Speer jr. en Heinrich Klotz. Op 28 juni 1989 werd de eerste prijs aan OMA toegekend. Het ontwerp zou niet worden uitgevoerd: stedenbouwkundigen van de luchthaven maakten een masterplan, waarvan OMA in 1990 een klein gedeelte mocht inrichten, zij het opnieuw zonder gevolg.⁵

In S,M,L,XL werd het ontwerp voor de kantoorstad – 15.000 bedienden zouden er tegelijkertijd gebruik van

In late spring and in the summer of 1989, OMA took part in five European competitions. It led to an intense set of simultaneous design: about every three weeks, a new project needed to be delivered; the office was reorganised in teams; former employees and friends were engaged; and Koolhaas floated around these five centres of self-critical activity. In hindsight, in this period OMA distanced itself from an 'all too easily professed modernism'.¹ This change of course was dictated by, at the end of the decade, a shocking determination: the architecture of the twentieth century had hardly changed, and this in an era completely defined 'by instability and change'.² In other words, it was literally time for something else. The reversal emerged in five competition designs: the Sea Trade Centre in Zeebrugge; de Très Grande Bibliothèque in Paris, the Zentrum für Kunst und Medientechnologie in Karlsruhe, the development of neglected parts of Antwerp, and a large office building for the airport of Frankfurt. From this five the last project – just like the other four unexecuted – is one of the least known designs by OMA, although it is included in the category 'medium' in S,M,L,XL from 1995 as the last (and thus largest) in the list.³ Certainly in comparison with the canonical, multifaceted metaphorical ferry terminal in Zeebrugge, or with the translucent cubic library in Paris, it has hardly been written about. Still, this design for a German office city at the site of the third busiest airport of Europa is revealing, exactly because it embodies extreme architectural options, taken into consideration by OMA in 1989.

The airport of Frankfurt am Main was opened in 1924, and has grown exponentially since then. The competition of 1989 was directed at the construction of a 'Bürozentrum Ost' for administrative services, in a location that already contained a large number of office buildings, in between the existing and the new terminal.⁴ The site was bordered to the north by a motorway, to the south by a soon to be constructed monorail in between the two terminals. The brief: utilise the available space as well as possible, without exceeding the permitted height, and without making a 'proper architectural form' impossible. Besides OMA, six other offices were invited: Terry Farrell & Company Limited, Studio di Architettura Aldo Rossi and four German architects or partnerships (Jo Franzke, Joos-Schulze-Krüger-Heyden, Lamatsch-Kaempfe and Christoph Mäckler). The jury was made up of, among others, Albert Speer jr. and Heinrich Klotz. On 28 June 1989, the first prize was awarded to OMA. The design was never executed: the planning authority of the airport made a master plan, of which OMA was allowed in 1990 to plan a small part, albeit again without consequence.⁵

In S,M,L,XL the design for this office city – 15,000 office clerks would use it simultaneously – was included under the title 'Neue Sachlichkeit'; in the

maken – opgenomen onder de titel 'Neue Sachlichkeit'; in de prijsvraagbundel uit 1989 werd een vergelijking gemaakt met 'das Neue Frankfurt', de 12.000 woningen die tussen 1925 en 1930 onder leiding van Ernst May werden gerealiseerd. Eenderdaad is het ontwerp voor dit gigantische kantoorgebouw een van de meest homogene ontwerpen uit de geschiedenis van OMA: het bestaat uit één strip van 2,5 km lang, acht verdiepingen hoog, met een raster van identieke ramen. Deze smalle balk wordt drie keer rond de bestaande gebouwen gewikkeld, waardoor er langwerpige, maar toch intieme patio's ontstaan met telkens een ander karakter: moestuinen, grasperkjes, zonnebloemvelden en wijngaarden, maar ook voetgangersstraten, pleintjes en terrassen. Om circulatie door eindeloze gangen te vermijden, loopt er een verbinding van noord naar zuid dwars door de drie ringen. Deze doorsteek markeert een plek voor de hoofdingangen (hoewel onzichtbaar in het exterieur) en verbindt de bestaande met de nieuwe gebouwen door middel van een grote 'vrijetijdszone', met sportfaciliteiten en een zwembad.

Het ontwerp zoekt uitersten op: het komt tot stand op basis van een industriële, repetitieve en haast onmenselijke logica, maar het creëert vervolgens unieke, specifieke en zelfs pittoreske zones op de schaal van een klein binnengebied. Het maaiveld is aangelegd in verschillende natuurlijke materialen, maar de gevels zijn uniform bekleed met travertijn of glas. Ook de langste buitengevel – bijna 350 m, één verdieping hoog op pilotis, rakelings langs de autosnelweg in het noorden – belichaamt die dubbelzinnigheid. De lijntekening toont een bijna hilberseimeriaans raster van meer dan 1.000 identieke ramen; aan de oostzijde verdwijnt er onderaan één verdieping en wordt de gaanderij dubbelhoog. Bovendien is op deze langste gevel, bekleed met geglaazuurde baksteen, een gradiënt aangebracht: van het oosten naar het westen verandert de kleur langzaam van zwart in wit. Die trage maar precieze metamorfose – in S,M,L,XL 'een verblinding op de autobahn' genoemd – toont op exemplarische wijze hoe generisch de architectuur van OMA wil of kan zijn.

Waarom die gradiënt? Waarom kan deze gevel niet puur en onbehandeld blijven na van de lopende band te zijn gerold? De Siedlungen en wooneenheden van Ernst May in Frankfurt geven het antwoord, vooral door wat

1
Bart Lootsma en Mariëtte van Stralen, 'De opdrachtgever als visionair. Koolhaas blaast de klassieke rol van de architect nieuw leven in', *Archis*, nr. 5 (1990), 37.

2
Rem Koolhaas, 'Hoe modern is de Nederlandse architectuur?', in: Bernard Leupen, Wouter Deen en Christoph Grafe (red.), *Hoe modern is de Nederlandse architectuur?* (Rotterdam: Uitgeverij 010, 1990), 13.

3
'Neue Sachlichkeit. Project for an Office City, Frankfurt Airport, Germany, 1989', in: OMA/Rem Koolhaas en Bruce Mau, S,M,L,XL (Rotterdam: Uitgeverij 010, 1995), 474–491.

4
Heinrich Klotz (ed.), *Airport Frankfurt/Main. Bürozentrum Ost. Gutachten Competition* (Stuttgart: Oktogon, 1989).

5
Janny Rodermond, 'Van haven tot stad. Luchthavenarchitectuur weinig vernieuwend', de *Architect*, nr. 46 (1992), 16–17.

competition entry from 1989 a comparison was made with 'das Neue Frankfurt', the 12,000 houses that were realised between 1925 and 1930 under the direction of Ernst May. And indeed, the design for this gigantic office building is one the most homogeneous designs in the history of OMA: it consists of one strip of 2.5 km long, 8 floors high, with a grid of identical windows. This small slab is wrapped around the existing buildings three times, leading to the emergence of oblong but nevertheless intimate patios with a different character: kitchen gardens, lawns, fields of sunflowers and vineyards, but also pedestrian streets, small squares and terraces. To avoid circulation through endless corridors, a cross connection is made from north to south, through the three rings. This piercing marks the spot for the main entrances (although invisible in the exterior), and connects the existing with the new buildings by means of a large 'leisure zone', with sports facilities and a swimming pool.

The design seeks out extremes: it is achieved on the basis of an industrial, repetitive and almost inhuman logic, but it subsequently creates unique, specific and even picturesque zones on the scale of a small inner courtyard. The ground is paved with different natural materials, but the façades are uniformly clad with travertine or glass. Also the longest exterior façade – almost 350 m, one floor high on pilotis, narrowly passing the motorway in the north – embodies this ambiguity. The line drawing shows a hilberseimerian grid of more than 1,000 identical windows; on the east side, at the bottom, one floor disappears, and the gallery becomes twice as high. Moreover, on this longest of façades, clad with glazed brick, a gradient is applied: from east to west the colour slowly changes from black to white. This slow but precise metamorphosis – in S,M,L,XL it is called 'a dazzle on the autobahn' – shows in exemplary fashion how generic the architecture of OMA wants to or can be.

Why this gradient? Why can't this façade not stay pure and untreated after having rolled off the assembly line? The Siedlungen and housing units by Ernst May in Frankfurt give a reply, especially thanks to what Tafuri and Dal Co wrote about it in their *Architettura contemporanea* from 1976: 'The modules, prefabricated concrete panels, and standardized

1
Bart Lootsma and Mariëtte van Stralen, 'De opdrachtgever als visionair. Koolhaas blaast de klassieke rol van de architect nieuw leven in', *Archis*, no. 5 (1990), 37.

2
Rem Koolhaas, 'Hoe modern is de Nederlandse architectuur?', in: Bernard Leupen, Wouter Deen and Christoph Grafe (eds.), *Hoe modern is de Nederlandse architectuur?* (Rotterdam: 010 Publishers, 1990), 13.

3
'Neue Sachlichkeit. Project for an Office City, Frankfurt Airport, Germany, 1989', in: OMA/Rem Koolhaas and Bruce Mau, S,M,L,XL (Rotterdam: 010 Publishers, 1995), 474–491.

4
Heinrich Klotz (ed.), *Airport Frankfurt/Main. Bürozentrum Ost. Gutachten Competition* (Stuttgart: Oktogon, 1989).

5
Janny Rodermond, 'Van haven tot stad. Luchthavenarchitectuur weinig vernieuwend', de *Architect*, no. 46 (1992), 16–17.

Tafuri en Dal Co daarover schreven in hun *Architettura contemporanea* uit 1976: 'De modules, geprefabriceerde betonnen panelen, en de gestandaardiseerde minimum cel waarop de hele structuur van deze woningblokken was gebaseerd (...), roepen het metaforische beeld op van een lopende band.'⁶ In die beeldspraak zit veel waarheid: May, net als andere modernisten uit de jaren 1920 en 1930, slaagde erin om de singulariteit van het architecturale object te minimaliseren tot er een inderdaad generische en onopvallende stedelijke woningarchitectuur tot stand kwam, die er op een functionele manier genoeg mee nam te verdwijnen als een saaie, nauwelijks opmerkelijke achtergrond.⁷ Opnieuw met Tafuri en Dal Co: 'De *Siedlung* was een helder gedefinieerd ensemble, maar we moeten erkennen, met Benjamin, dat het een overwinning betekende van de perceptie van het type op de perceptie van het unicum.'⁸ Zou de kantoorstad van OMA uit 1989 zijn ervaren als een type of als een unicum?

Het is precies de *dazzle* op de gevel, hoe schijnbaar oppervlakkig ook, die het gebouw weer tot een gebouw maakt, met een duidelijk begin (zwart) en een einde (wit). De reproduceerbaarheid of de uitbreidbaarheid van dit complex, als een bouwsteen van de stad, wordt er mee een halt toe geroepen, want hoe zou de gevel nog verder kunnen lopen, als het zwart al een ultiem verzadigingspunt heeft bereikt? Ook in *Progetto e utopia* uit 1973 verwees Tafuri naar de *Siedlungen* van May: ze voltrokken 'de vernietiging van de "aura", traditioneel verbonden met het architectonische "unicum"'.⁹ Met het ontwerp voor Frankfurt probeerde OMA deze ouderwetse aura van de architectuur in stand te houden, al was het dan op basis van een accidentele invulling (in het interieur van het complex, in het variërende karakter van de buitenruimten, in de botsing met de bestaande kantoren), of op basis van een wetenschappelijk precieze, maar daarom niet minder spectaculaire en oogverblindende kleurschakering (in het exterieur). De droom van een generisch stedelijke architectuur die volledig naar de achtergrond durft verdwijnen, wordt hier zoals ook elders bij OMA, overschaduwd door de nachtmerrie van de compleet generische stad: zonder identiteit, zonder specificiteit en zonder traditionele menselijkheid, inwisselbaar met inderdaad om het even welke luchthaven, zoals Koolhaas in 1995 zou schrijven. Het resultaat is een gematigd generische architectuur, overal ter wereld herhaalbaar en toch volstrekt uniek voor deze Duitse luchthaven. Aldo Rossi wenste met zijn prijsvraagontwerp (typisch kleurige, repetitieve, verondersteld tijdloze gebouwelementen) in een 'krachtig expressief beeld te voorzien waarmee de inwoners van Frankfurt zich kunnen identificeren', hoewel het ook 'onmiddellijk herkenbaar' zou zijn voor 'nieuwkomers en bezoekers'. Op herkenbaarheid was OMA niet uit, maar eerder op de creatie van een gewoon en tegelijkertijd erg spannend en ongezien kantoorgebouw.

'Frankfurt,' aldus Tafuri en Dal Co, 'was de echte testcase voor de Europese moderne architectuurbeweging. (...) De Frankfurt-ervaring is daardoor als emblematisch te beschouwen.'¹⁰ Ook het weinig bekende en

minimum cell on which the entire structure of these housing blocks was based . . . make them metaphorical images of the assembly line itself.'⁶ In this metaphor lies quite a lot of truth: May, just like other modernists from the 1920s and 1930s, succeeded in minimizing the particularity and the singularity of the architectural object, until indeed a generic and discretely urban residential architecture was achieved that functionally consented to disappearing as a boring or at least unnoticed background.⁷ Again with Tafuri and Dal Co: 'The *Siedlung* was a clearly defined ensemble, but we must recognize, along with Benjamin, that it was a victory of the perception of the type over the perception of the unicum.'⁸ Would the office city by OMA of 1989 have been experienced as a type or as a one-off?

It is exactly the dazzle on the façade, no matter how superficially, that turns the building into a building again, with a clear beginning (black) and an end (white); the reproducibility or the extensibility of this complex, as a building brick of the city, is forced to an end, because how could the façade continue if the black has already reached an ultimate saturation point? Also in *Progetto e utopia* from 1973, Tafuri hinted at the *Siedlungen* by May: they executed 'the destruction of the "aura" traditionally connected with the "piece" of architecture'.⁹ By means of the design for Frankfurt, OMA tried to maintain this old-fashioned aura of architecture, even though it was by means of an accidental programmatic fill (in the interior of the complex, in the diversified character of the outdoor space, in the clash with the existing offices), or of a scientifically precise but therefore not less spectacular or dazzling colour shade (in the exterior). The dream of a generic urban architecture that dares to disappear completely into the background is overshadowed here, just like elsewhere in the work of OMA, by the nightmare of a completely generic city – without identity, without specificity and without traditional humanity, exchangeable with indeed no matter which airport, as Koolhaas would write in 1995. The result is a moderately generic architecture, repeatable all over the world and still completely unique for this German airport. Aldo Rossi wanted to provide with his competition design (typically colourful, repetitive, supposedly timeless building elements) in a 'powerful expressive image with which the inhabitants of Frankfurt could identify themselves', although it would also be 'immediately recognizable' for 'newcomers and visitors'. OMA did not aim for recognisability, but rather for the creation of an ordinary and at the same time very exciting and unseen office building.

'Frankfurt' – said Tafuri and Dal Co – 'was the real testing ground for the European modern movement in architecture. . . . The Frankfurt experience can therefore be taken as emblematic.'¹⁰ The little known and unexecuted design for the Bürozentrum Ost in Frankfurt is also emblematic. It shows like no other project how, in 1989, OMA upheld the boring, ascetic, egalitarian tradition of the modernist avant-garde for

onuitgevoerde ontwerp voor het Bürozentrum Ost in Frankfurt is emblematisch. Het toont als geen ander project hoe OMA in 1989 de saaie, ascetische, egalitaire traditie van de modernistische avant-garde nog even in ere hield, maar tegelijkertijd ook reeds ironisch saboteerde of vernieuwde aan de hand van meer eigentijdse, visuele en individualistische kunstgrepen. Hierna brak het tijdperk van de *merveilles* aan, om naar de titel van het retrospectieve boek van Roberto Gargiani uit 2008 te verwijzen.¹¹ Architectuur: het creëren van unieke, nieuwe en wonderschone objecten – het is een definitie die sinds 1989 lang niet alleen voor het werk van OMA geldt.

6
Manfredo Tafuri en Francesco Dal Co, *Modern Architecture* (New York: Henry N. Abrams, 1979), 179.

7
Esra Akcan, 'Manfredo Tafuri's Theory of the Architectural Avant-Garde', *Journal of Architecture*, nr. 2 (2011), 135-170.

8
Tafuri en Dal Co, *Modern Architecture*, op. cit. (noot 6), 184.

9
Manfredo Tafuri, *Ontwerp en utopie. Architectuur en ontwikkeling van het kapitalisme* (Nijmegen: SUN, 1978), 149.

10
Tafuri en Dal Co, *Modern Architecture*, op. cit. (noot 6), 183.

11
Roberto Gargiani, Rem Koolhaas/OMA. *The Construction of Merveilles* (Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008).

a little while longer, but at the same time also already sabotaged or renewed it ironically by means of more contemporary, visual and individualist artifices. After this, the era of the *merveilles* dawned, to refer to the retrospective book by Roberto Gargiani from 2008.¹¹ Architecture: the creation of unique, new and marvellous objects – it is a definition that has become valid since 1989, and not just for the work of OMA.

6
Manfredo Tafuri and Francesco Dal Co, *Modern Architecture* (London: Faber & Faber, 1979), 154-160.

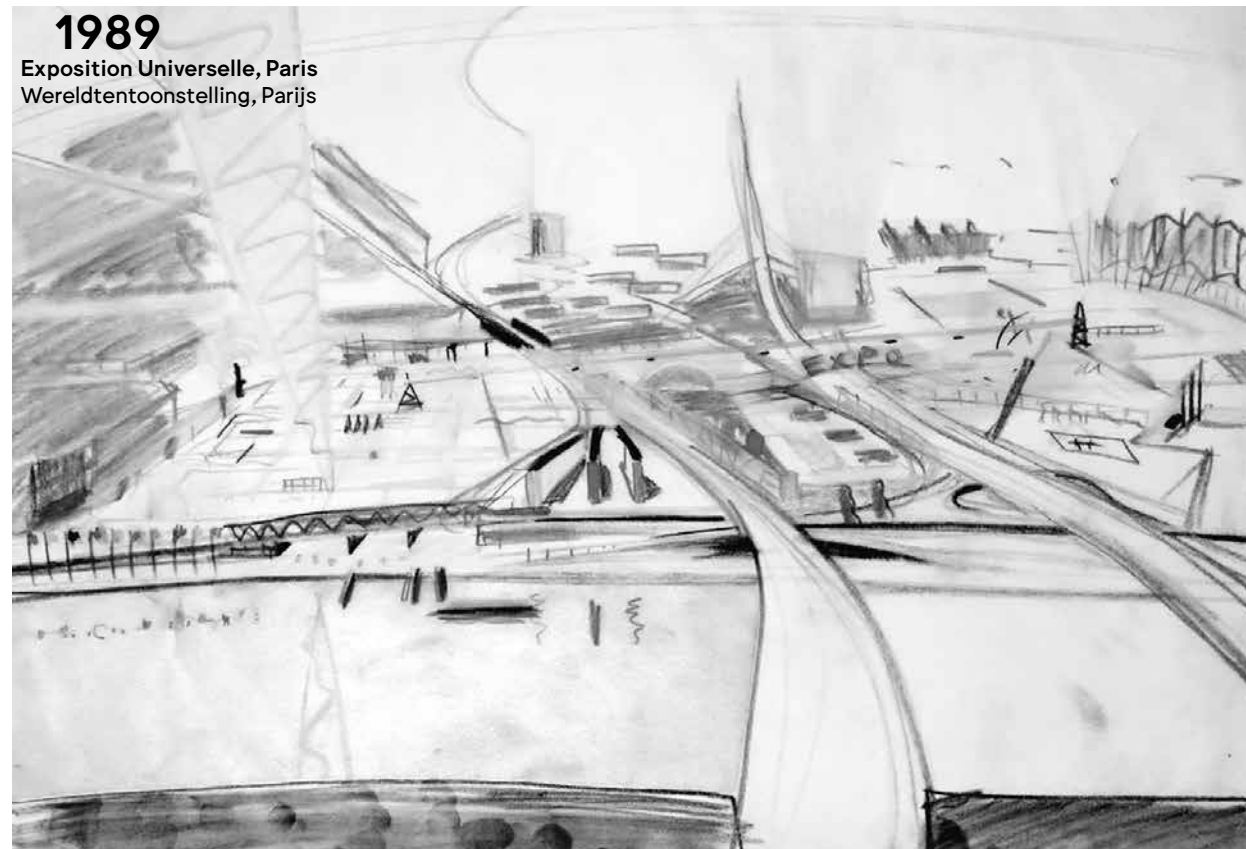
7
See Esra Akcan, 'Manfredo Tafuri's Theory of the Architectural Avant-Garde', *Journal of Architecture*, no. 2 (2011), 135-170.

8
Manfredo Tafuri, *Architecture and Utopia. Design and Capitalist Development* (Cambridge, MA/London: MIT Press, 1976), 117.

9
Manfredo Tafuri, *Ontwerp en utopie. Architectuur en ontwikkeling van het kapitalisme* (Nijmegen: SUN, 1978), 149.

10
Tafuri and Dal Co, *Modern Architecture*, op. cit. (noot 6), 183.

11
Roberto Gargiani, Rem Koolhaas/OMA. *The Construction of Merveilles* (Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008).



1989

Exposition Universelle, Paris
Wereldtentoonstelling, Parijs

1989

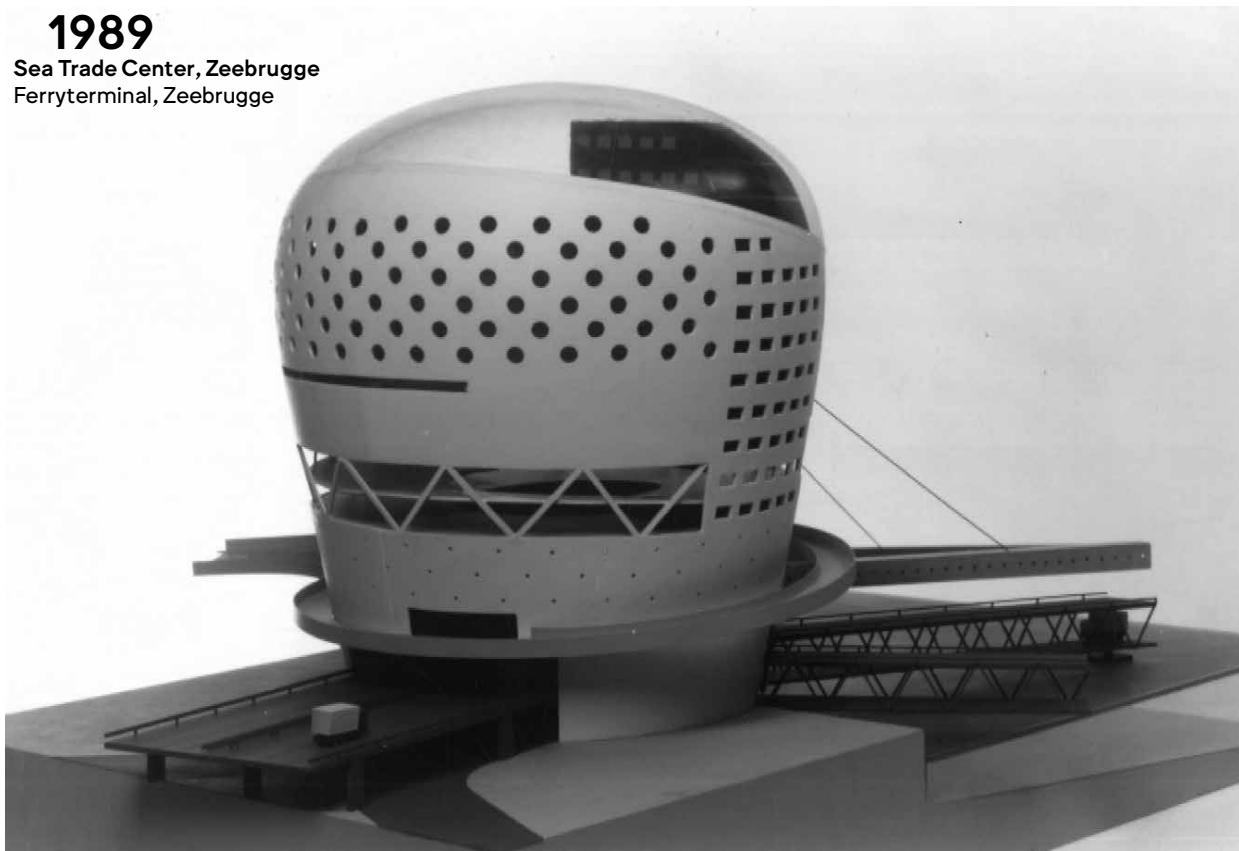
Video Bus Stop, Groningen

120



1989

Sea Trade Center, Zeebrugge
Ferryterminal, Zeebrugge



121

