

Neue ingenieure Entwürfe Grand Viaduc de Millau

Sir Norman Fosters Büro hat zusammen mit den französischen Ingenieurfirmen Sogelerg, EEG und SERF den beschränkten Wettbewerb zum Bau eines riesigen Autobahnviaduktes in Südfrankreich gewonnen. Der 2,5 km lange Viadukt soll im Zuge der neuen Autobahn A 75 zwischen Clermont-Ferrand und Béziers westlich von Millau das Tal des Tarn überbrücken. Die Dimensionen dieses Viaduktes sind gigantisch: Die Höhe der Stützen der Brücke variieren von 75 bis 235 m, darauf aufgesetzt werden die Masten für die Tragkabel, die weitere 90 m über das Fahrband ragen. Über dem Fluß verlaufen die Fahrbahnen in einer Höhe von 275 m über Grund und liegen damit höher als die Spitze des bislang höchsten Hochhauses in Europa: Fosters Commerzbank-Turm in Frankfurt/Main. Der Entwurf basiert auf einer abgespannten Konstruktion mit sieben Segmenten, die jeweils 350 m Länge überspannen. Die Form der Stützen wurde dabei aus den auftretenden Belastungen entwickelt. So teilen sich die Stützen unterhalb der Betondecks der Fahrbahnen in zwei dünnere und damit flexiblere Tragstrukturen auf, um die hohen Wärmeausdehnungen der Betondecks leichter aufnehmen zu können. Die Spannkabel werden fächerförmig von A-förmigen Masten gehalten, die sich zwischen den Richtungsfahrbahnen befinden. Damit entsteht eine dramatische Silhouette; eine elegante und im wahrsten Sinne des Wortes spannende Konstruktion, die scheinbar mühelos das Tal überspannt.



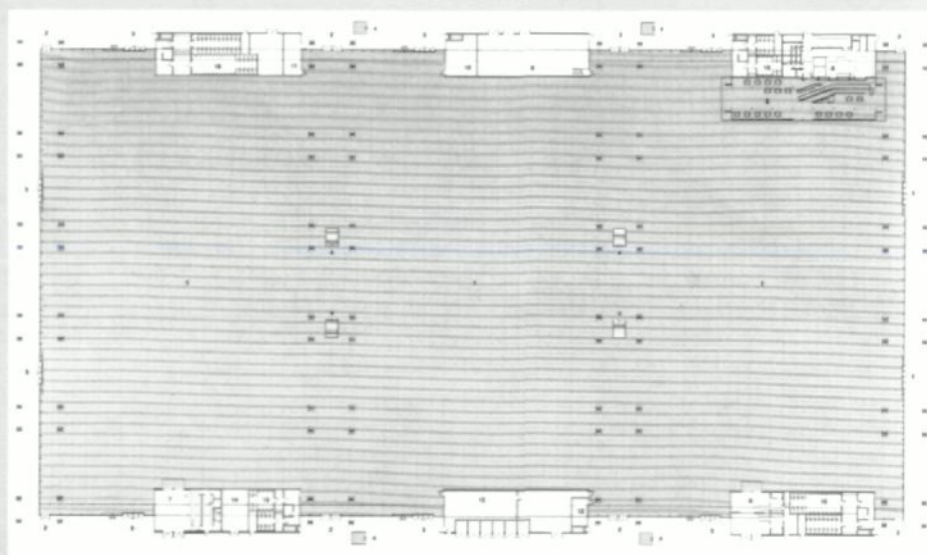
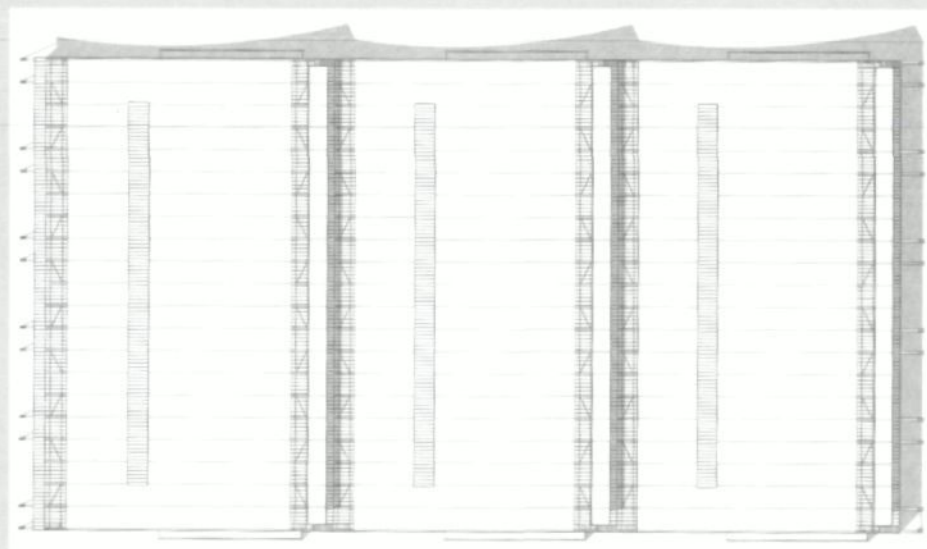
Großes Viadukt de Millau
von Norman Foster and
Partners

Messehalle 26 in Hannover

Im Sommer 1994 beauftragte die Deutsche Messe AG in Hannover das Büro von Thomas Herzog, ein Konzept für ihr Gesamtareal zu entwickeln, auf dem die weltgrößten Industrie- und Kommunikationsmessen stattfinden. Eine Vision sollte formuliert werden, wie künftige Hallenbauten und die Freiräume dazwischen aussehen könnten. Es ging dabei gleichermaßen um eine Einheitlichkeit im Konzept wie um die Möglichkeit der Differenzierung räumlicher Situationen. Weiterhin gehörte es zu den Zielen des Konzepts, die ökologische Qualität des Messegeländes zu verbessern. Deshalb sollen künftige Hallen als lichte Klimahüllen mit differenzierten Raumfolgen ausgebildet werden. Durchgrünte Bereiche sollen Rekreasionszonen schaffen. Für die Ausstellungsbereiche soll künftig Tageslicht als dominierender Faktor für Beleuchtung und Raumqualität genutzt werden. Bei den Baumaterialien wird Holz als nachwachsender Rohstoff in allen geeigneten Bereichen eingesetzt. Der bauliche Bestand des hannoverschen Messegeländes sollte in die Überlegungen integriert und das Konzept an einer neuen ca. 25000 m² Fläche bietenden Großhalle - der heutigen Halle 26 - demonstriert werden. Für diesen in nur 39 Kalenderwochen errichteten Prototyp wählte Thomas Herzog eine 55 m weit spannende Hängedachkonstruktion. Die äußere Form entstand dadurch, daß einerseits eine gewisse Raumhöhe für den Messebetrieb funktional notwendig ist, andererseits für die natürliche Entlüftung unter Nutzung des thermischen Auftriebs wesentlich höhere Punkte in der Dachkonstruktion vorgesehen werden müssen. Die Gebäudesilhouette bzw. der Querschnitt ist also weitgehend aus den Formgesetzen der zugbeanspruchten Konstruktion und den Anforderungen der natürlichen Gebäudeklimatisierung und der Tageslichtnutzung abgeleitet. Ergebnis ist ein hoher, großzügiger und heller Raum. Die Halle enthält zwei unterschiedliche Grundrißzonen: Die weiträumigen, stützenlosen, frei

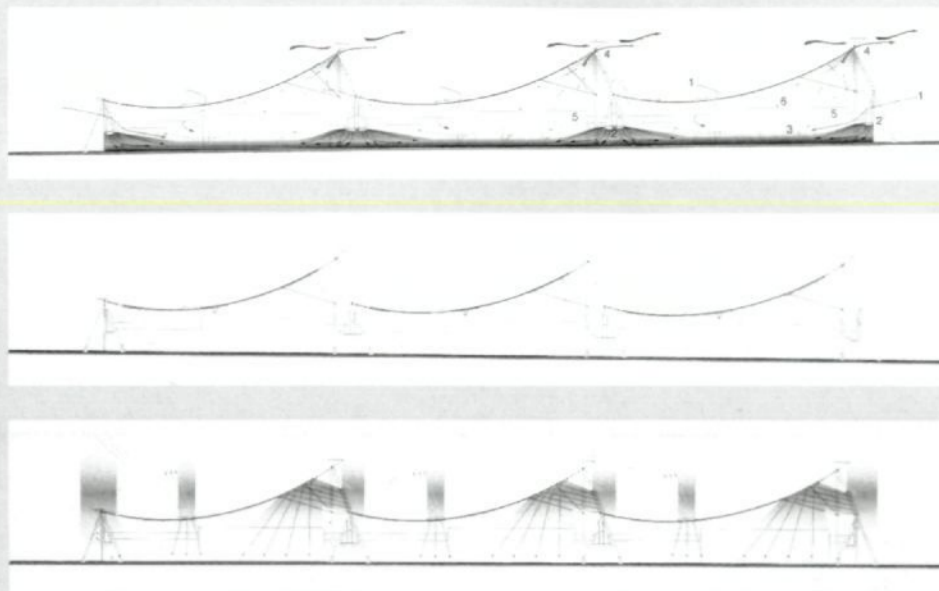
disponierbaren Ausstellungs-bereiche einerseits liegen unter dem leichten Hängedach aus Stahl, auf dem eine Holzdecke aufliegt. Die schmalen Zonen am Rand und zwischen den Ausstellungsflächen andererseits werden durch die Stahlpylone zur Aufnahme der Kräfte aus den Hängedächern gebildet und dienen der Erschließung und der Rekreation; sie sollen begrünt werden. Weitere Einzelfunktionen wie Restaurants, Toilettenanlagen und alle Räume für die technische Ver- und Entsorgung sind seitlich in sechs selbständigen, kubischen Bauwerken untergebracht, die mit kräftigen Holzlamellen verkleidet sind. Die Verwendung von Holz für die Servicekuben und das Dach gibt dem Gebäude eine handwerkliche Erscheinung, die in interessantem Kontrast zu dem Tragwerk des Hängedachs und den gläsernen Versorgungskanälen im Halleninneren steht. Diese transparenten Versorgungskanäle gehören zum Belüftungssystem und liegen in den Haupterschließungsachsen der Halle. Aus einer Höhe von 4,70 m strömt die Zuluft durch großformatige Auslässe nach unten und verteilt sich über den ganzen Hallenboden gleichmäßig in der gesamten Raumtiefe. Ähnlich wie bei der

Quellüftung steigt die Luft an den im Raum befindlichen Wärmequellen durch den thermischen Auftrieb langsam nach oben. Im Firstbereich befinden sich durchgehende Öffnungen, die je nach Windanströmrichtung so gesteuert werden können, daß jeweils nur Sogkräfte wirksam werden. Die natürliche Lüftung und ihre Überlagerung mit der mechanischen Lüftung wurden sowohl im Windkanal als auch durch computergestützte Simulationen nachgewiesen. Die Vorteile dieses Belüftungssystems liegen in der Verbesserung der Luftqualität und des Komforts im Aufenthaltsbereich. Außerdem verringert es die Aufwendungen für mechanische Lüftung um 50 %. Die natürliche Belichtung der Halle erfolgt über große Nordverglasungen im Bereich der Stahlkonstruktionen und Oberlichter im Bereich des Tiefpunktes der Hängekonstruktion des Dachs. Durch lichtlenkende Elemente wird das Tageslicht über den 'Großreflektor' Hallendach blendfrei auf die Ausstellungsfläche gelenkt. Dem gleichen Prinzip folgt die Tageslichtergänzungsbeleuchtung sowie das Kunstlicht, bei dem die gekrümmten, großen Dachflächen zur Lichtstreuung genutzt werden.

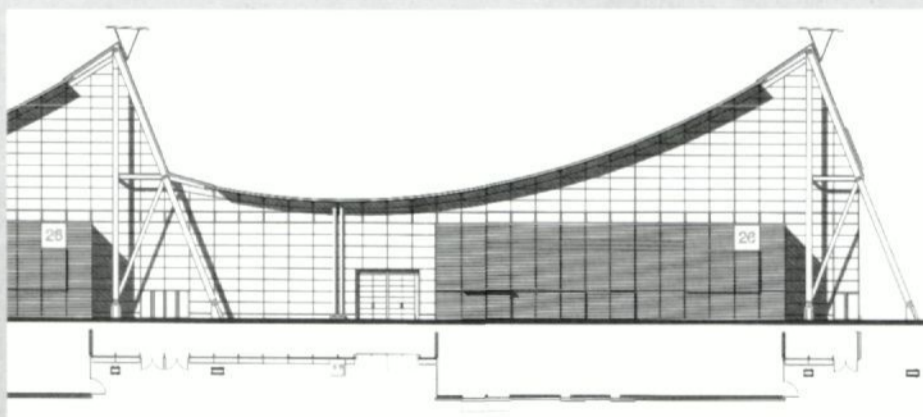


Grundriß und Dachauf-sicht (oben)

Entwurf: Thomas Herzog
+ Partner



Systemechnitte zur
mechanischen und
natürlichen Belüftung
(oben), zur künstlichen
Beleuchtung (Mitte) und
zum Tageslicht (unten)
Foto links oben: Demuss



Die weiträumige,
stützenlose, frei dispo-
nierbare Halle 26 von
Thomas Herzog
Foto: Dieter Leistner
(Architekt)

Teilansicht Ostfassade

Mobilität und Verkehr

Mobilität gehört heute zu den entscheidenden städtebaulichen und ökologischen Fragen. Einerseits macht Mobilität ein entscheidendes Charakteristikum von Lebensqualität und Kommunikation aus. Ohne Mobilität und den Austausch von Informationen und Gütern ist eine Stadt nicht denkbar. Andererseits entsteht durch das immer schneller wachsende Verkehrsaufkommen eine erhebliche Bedrohung für Ökologie und Stadtstruktur. Um die Funktionsfähigkeit eines für jede entwickelte Gesellschaft notwendigen Verkehrssystems sicherzustellen, muß es in stadtstruktureller, ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht verträglich gestaltet werden. Es müssen also systemische Problemlösungen entwickelt werden, die diese Anforderungen erfüllen und unvermeidlicherweise das gesamte Verkehrsgeschehen einbeziehen. Strategien vergangener Jahre, die sich in Generalverkehrsplänen materialisiert haben und versuchten, das Verkehrsaufkommen zu extrapolieren und es im wesentlichen durch bauliche Maßnahmen wie Stadtautobahnen oder Schnellbahnen in die richtigen Bahnen zu lenken, haben sich als wenig effektiv erwiesen. Denn der Verkehr hat sich als nichtlineares dynamisches System mit starken Eigengesetzlichkeiten erwiesen. Das bedeutet, es genügt nicht zu schauen, wie viele Autos zu welcher Zeit zwischen bestimmten Orten fahren, und daraufhin eine entsprechend großzügig dimensionierte Straße zu bauen. Durch jede neu geschaffene leistungsfähige Verkehrsverbindung entsteht neuer Verkehr, der ohne diese Verbindung nicht bestanden hätte. Betrachtet man die Evolution der Verkehrssysteme im Rückblick, wird dieses Phänomen deutlich. Verkehr wird als chaotisches System erst langsam wissenschaftlich erfassbar und ist ebenso wie die gesamte Stadtentwicklung nicht immer planbar. Verkehrsströme können Städte und Regionen generieren, wie sie sie auch zerstören können. Ebenso wie in der Stadtplanung wird auch in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel deutlich. Der Trend geht hin zu Verkehrsentwicklungsplänen, die sich stark mit der Interaktion zwischen ökonomischer und so-

zialer Struktur des Raums und der Verkehrsentwicklung beschäftigen. In Zusammenhang mit der Regionalplanung werden Strategien für die Konzeption des Verkehrssystems entwickelt. Dies ist eine komplexe Entwurfsaufgabe, die nicht allein mit technischen Mitteln gelöst werden kann. Ebenso wichtig ist die Beachtung der kulturellen und psychologischen Komponente des Systems 'Verkehr' wie auch der Wahrnehmung der eigenen Mobilität im Stadtraum. Ein interessantes Beispiel für einen solchen Entwurf ist das neue Stadtbahnsystem in Straßburg (vgl. S. 58). Futuristisch gestaltete Straßenbahnzüge bilden ein neues, in der Innenstadt permanent sichtbares Symbol für Mobilität. Sie stellen eine moderne Mobilität weitab von Stau und Parkplatzsuche dar, die zudem ökologisch und ökonomisch vorteilhafter ist als der eigene Pkw. Auch die Stadt Hannover beschäftigt sich mit einer Verstärkung der gestalterischen Präsenz des Öffentlichen Nahverkehrs im Stadtraum. In den letzten Jahren wurden im Rahmen von Wettbewerben die Haltestellen von bekannten Designern gestaltet. Die Form der neuen Generation der Hannoveraner Stadtbahnwagen wird von dem Londoner Designer Jasper Morrison entwickelt. Diese Bemühungen stehen im Zusammenhang mit den Bestrebungen der Stadt, anlässlich der Weltausstellung Expo 2000 ein Beispiel für die zukunftsfähige Stadt des 21. Jahrhunderts darzustellen. In der Dokumentation 'Zukunftsfähiges Hannover' wird gezeigt, wie die Stadt in den verschiedenen Bereichen den Ansprüchen näherkommen will, die unter dem Begriff der Sustainability zusammengefaßt werden.

Ein wichtiges Kriterium für den Erfolg von Verkehrssystemen ist der Netzcharakter. Anders formuliert bedeutet dies, daß man sein Ziel in akzeptabler Zeit erreichen kann. In diesem Zusammenhang ist es für die Anbieter von Verkehrsleistungen immer wichtiger, im Sinne einer Mobilitätsberatung Informationen über die günstigsten Verbindungen bereitzustellen und damit den Kunden zu vermitteln, daß das Verkehrssystem für die verschiedensten Verkehrsbedürfnisse passende Lösungen bereithält. Dies ist ökonomisch und ökologisch nur durch die Integration verschiedener Komponenten wie Öffentlichem Verkehr, Fahrgemeinschaften, Transport- und Lieferservices sowie Taxis und Mietwagen (Car-Sharing) zu realisieren. Die Gestaltung solcher integrierten Mobilitätssysteme ist eine Entwurfsaufgabe, die noch längst nicht gelöst ist und

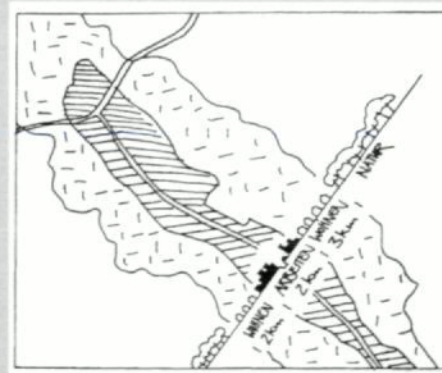
in engem Zusammenhang mit der städtebaulichen Gestaltung steht. Dabei kommt dem Einsatz von Datennetzen eine wichtige Rolle zu. Einerseits können über sie Informationen über physische Mobilität vermittelt werden, andererseits besitzen sie das Potential, durch den Zugriff auf weltweit verteilte Informationsquellen physische Mobilität in begrenztem Maße zu substituieren. Dadurch kann ein neues Verhältnis zwischen physischer Dichte des regionalen Lebensraumes und dem weltumspannenden Informationsraum entstehen, das wiederum Auswirkungen auf die Gestaltung des Verkehrssystems hat.

Eine interessante Entwurfsaufgabe in diesem Kontext sind die Schnittstellen zwischen Verkehrssystemen. Diese sind aufgrund ihrer im Wortsinn verkehrsgünstigen Lage prädestiniert, Orte der Kommunikation und Aktivitätszentren zu werden. Sichtbar ist diese Entwicklung in den Konferenz- und Bürozentren, die in der Nähe von Flughäfen oder wichtigen Eisenbahnknotenpunkten entstehen. Auch das Konzept der Transferias von Rem Koolhaas (siehe 119/120 ARCH⁺, S. 62) weist in diese Richtung.

Die kulturelle Dimension der Mobilität wird in der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift Foglio thematisiert. Dort werden verschiedene Herangehensweisen an das Phänomen aus den Bereichen Literatur, Musik und Architektur präsentiert.

Herbert Schmalstieg (Hg.):
Zukunftsfähiges Hannover
Wege zur nachhaltigen Entwicklung einer Großstadtregion.
Verlag Buchdruckwerkstätten
Hannover GmbH,
Hannover 1996

Foglio Juni/Juli 1996 - Mobilität
Foglio Medien GmbH
Krahenstr. 7-9
51063 Köln
Tel. 0221-6404040



A 17, eine Autobahnstadt in Dresden team haut - André Kempe und Oliver Thill

In Dresden wird seit fünf Jahren über den Streckenverlauf der A 17 zwischen Dresden und Prag diskutiert. Stadtferne Varianten schieden aus, da das Aufkommen im Fernverkehr zu gering ist, um überhaupt eine Autobahn zu rechtfertigen. Die Trasse rückte immer näher an Dresden heran, um möglichst viel Stadtverkehr mit aufzunehmen. Die A 17 wurde so zu einer Stadtautobahn, entworfen jedoch als reine Umfahrung. Die mit stadtnahen Autobahnen immer verbundene Urbanisierung des Umlandes wird bei der derzeit favorisierten Route zu einer starken Flächenzersiedlung im Süden der Stadt führen. Ein suburbaner 'Speckgürtel' entsteht, den sich die Stadt jedoch eigentlich nicht leisten kann. Die beiden Dresdener Studenten schlagen in ihrer Diplomarbeit aus diesem Grund vor, die Route der A17 direkt durch die Stadt zu führen, um damit ein inneres Wachstum zu forcieren. Diese Überlegung wird durch die Tatsache unterstützt, daß Dresden zu ca. 30 % aus Brachen - Altlasten aus der DDR, Bombenlöcher aus dem zweiten Weltkrieg - besteht und auch sonst nur eine geringe Baudichte besitzt. Vorgeschlagen wird eine sechsspurige Stadtautobahn (80 km/h), die als Hochstraße und Graben quer durch die Stadt verläuft - teilweise frei, teilweise im Einschnitt oder überdeckt. Gemeinsam mit der S-Bahn Meissen-Pirna und der Bundesstraße B 172 entsteht ein Verkehrsband entlang der Brachflächen, das ein bandartiges Stadtzentrum für die gesamte Agglomeration oberes Elbtal induzieren soll, eine 'Autobahnstadt' mit einer Ausdehnung von 30 km². Die so generierte 'Autobahnstadt' soll den ökonomischen Schwerpunkt wieder ins Innere der Stadt verlagern. Durch die Positionierung der Autobahnabfahrten an gewünschten Entwicklungsschwerpunkten und den Ausbau der jeweiligen Zufahrten sollen drei Subsysteme



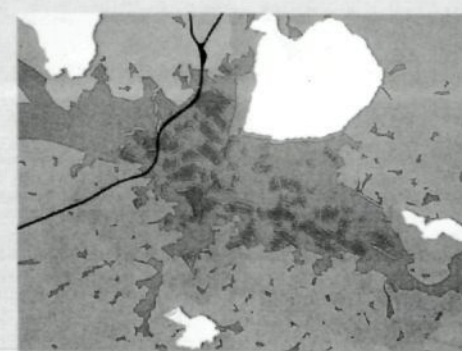
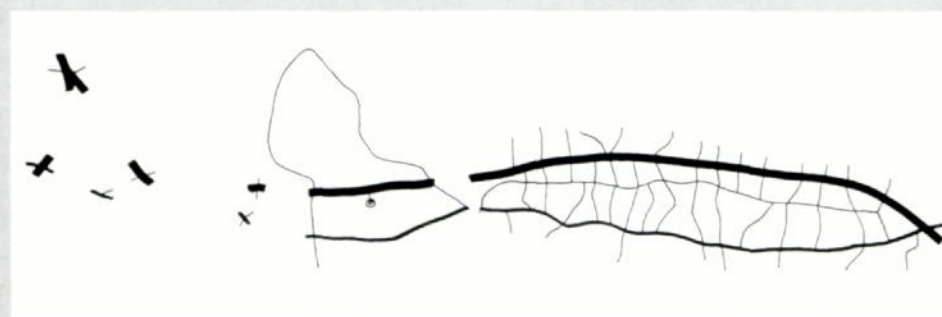
entstehen: Das westliche Industriegebiet mit wenigen, gleichmäßigen Abfahrten, das alte Stadtzentrum mit zwei tangierenden Abfahrten und einem großen Parkhaus in der Mitte am Hauptbahnhof, sowie das Entwicklungsgebiet im Osten der Stadt mit einem dichten Netz von Abfahrten und Anschlußstraßen.

Die Überlegung, mit einer solchen Autobahn städtischen Raum zu erzeugen, ist städtebaulich sehr spannend. Gerade das Bild einer Stadt, das sich dem Autofahrer von der Autobahn bietet, stellt eine interessante Perspektive dar. Man denke an nächtliche Fahrten über beleuchtete Stadtautobahnen oder den Klassiker 'View from the Road' von Kevin Lynch und Brian Appleyard, die von der schnellen Fahrt auf der Autobahn eine Notation des visuellen

Eindrucks der Stadt Boston entwickelt haben. Aus verkehrsplannerischer Sicht ist das Projekt jedoch etwas differenzierter zu sehen. Gerade die Region Oberer Elbraum/Dresden verfügt wie viele Agglomerationen in den neuen Bundesländern über ein noch ausgeglichenes Verkehrswachstum und eine halbwegs intakte Struktur des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die innerstädtische Führung der Stadtautobahn würde die Sprawl-Bildung in der Region verringern, aber keineswegs verhindern. Denn schließlich verläßt die Autobahn irgendwann das Stadtge-

biet, und in ihrem Einzugsbereich werden dann im Umland mit seinen günstigeren Grundstückspreisen Zonen niedrigverdichteter Gewerbe- und Wohnungsbebauung entstehen, die durch die zentrumsnahverlaufende Autobahn von der Stadt aus schnell zu erreichen sind. Eine weitere ungelöste Frage ist die der Kosten paralleler Verkehrsinfrastruktur. Denn es ist fraglich, ob ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen werden, parallel zur Autobahn ein hinreichend attraktives ÖPNV-Netz weiterzuentwickeln.

Rechts: Die innerstädtische Trasse der A17 induziert ein lineares Stadtzentrum für die Region Dresden.
Unten: Eine innere Peripherie entsteht.



Der Eingriff interpretiert das gesamte Verkehrssystem der Stadt neu. Drei unterschiedliche Subsysteme erzeugen drei verschiedene Stadttypen.

Solides Handwerk oder Die Wiederent- deckung der Schwere

„Und zur Zeugenschaft unserer Zeit streben wir nach Monumenten, die wir jenen hinterlassen möchten, die nach uns kommen...“¹⁾ Ein solches Monument ist zu besichtigen. Seine Konstruktion unterscheidet sich jedoch auch beim zweiten Hinsehen nicht vom gängigen Durchschnitt.

Zum Beispiel die vorgeblendeten 'Grimassen'. Die Avantgarden der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts hätten, lesen wir in Lampugnani's jüngstem Buch, bei ihrer Demontage des Historismus nichts anderes getan, „als die eine Verkleidung durch eine andere zu ersetzen“²⁾. Wenn man schon auf die „Gewißheiten der Tradition“ zurückgreife, die „Beständigkeit suggeriert“, dann dürfe diese nicht „bedenkenlos durch ihren Schein ersetzt werden“, indem man vergänglichen Gegenständen „scheinbar feste Gewänder umhängt“. Die Hüllen müßten wirklich „solide werden und es auch zeigen“³⁾.

Same procedure as everywhere: Die vorgeblendeten Natursteinplatten ('Läuferverband') erscheinen für einen als tragend dargestellten Stein unglaublich dünn, ja papieren. Diese Wirkung wird noch verstärkt durch den Anschein von Zweigeschossigkeit, der den Stützen der beiden unteren Geschosse durch das Fehlen der sonst steinbekleideten Ansicht im Bereich von Decke und Brüstung gegeben wird. Das in den letzten zehn Jahren bis zur Kenntlichkeit strapazierte Fassadenstereotyp wird auch dadurch nicht 'handwerklicher', daß man die hinzugefügten Blechpaneele mit dicken Zierschrauben ausstattet. Noch ist die „scheußlich gelbe Wolle der Wärmeisolierung“⁴⁾ sichtbar. Vergeblich allerdings sucht man nach den „elegant proportionier-

ten und fein geschnittenen Fenstern“⁵⁾, die dem Autor offensichtlich mehr bedeuten als dem Architekten. Auch hier nur Dutzendware.

Die Herstellung von Sprachkulissen ist eindeutig einfacher als die von Kulissenarchitektur. Und um eine solche handelt es sich auch in städtebaulicher Hinsicht. Zu deutlich drängt hinter der Scheinparzellierung per Fassadengrafik der monolithische Investorenblock hervor.

Aus der Baugeschichte läßt sich lernen, daß Bauweisen und Baustile, bauliche Zuordnungen und Raumaussprägungen Antworten ihrer Zeit auf sozialökonomische Bedürfnisse waren, daß sie dem jeweiligen Stand der Bautechnik entsprachen und sich als Baukunst am Wunsch nach ästhetischer Überhöhung der gesellschaftlichen Verkehrsformen orientierten.

Etwas anderes ist die eklektizistische Anlehnung an alte Regeln. Sie löst kein einziges jener Probleme, welche die Planungen auf dem Gelände der ehemaligen Friedrichstadt aufgeworfen haben. Die überstürzte Bauaktivität dort war kontraproduktiv, trug zur Geldverschwendung bei und hat eine banale Architektur, einen inhaltsleeren Städtebau hinterlassen. Nichts ist weniger angebracht, als dieses Ergebnis mit sparsamem Preußentum zu rechtfertigen und ihm das Zertifikat „solides Handwerk“ zu verleihen.

Joachim Schlandt

Anmerkungen:

- 1) Vittorio Magnago Lampugnani: Die Modernität des Dauerhaften, Berlin 1995, S. 61
- 2) A.a.O., S. 10
- 3) A.a.O., S. 65ff
- 4) A.a.O., S. 17f.
- 5) Ebd.



Kulissenarchitektur von Vittorio Magnago Lampugnani am Block 109 'Kontorhaus Mitte', Mohrenstraße, Berlin

7. Internationales Bauhaus-Kolloquium Weimar 1996 Techno-Fiction

Während in Berlin über die Schließung von Architektur fakultäten nachgedacht wird, leistete sich die jüngst neubenannte 'Bauhaus-Universität Weimar' zum siebten Mal das 'Internationale Bauhaus-Kolloquium', eine dreitägige, interdisziplinäre Mammutveranstaltung mit einundachtzig Referenten.

Die Anfänge dieser Veranstaltung reichen zurück bis in das Jahr 1976. Ging es zu DDR-Zeiten in erster Linie um die Pflege des Bauhauserbes, so hat sich die Veranstaltungsreihe mittlerweile zu einem internationalen Forum für architekturtheoretische Fragen entwickelt, das in seiner Konzeption in der deutschen Hochschul-landschaft außergewöhnlich ist.

Die Referenten, darunter Architekten, Philosophen, Historiker, Mathematiker und Sozialwissenschaftler wie Stan Allen, Toyo Ito, Fumihiko Maki, Greg Lynn, Karin Wilhelm, Otto E. Rössler, Herbert Lachmayer, Wolfgang Welsch, Cecil Balmond und Joachim Krause diskutierten in Plenarvorträgen, Podiumsdiskussionen und Workshops über das Thema 'Techno-Fiction: Zur Kritik der technologischen Vernunft'.

Karin Wilhelm aus Graz verdeutlichte in ihrem Eröffnungsvortrag, daß von Le Corbusiers Architekturräumen bis hin zu den Telepolis-Entwürfen eines Florian Rötzer die vom technischen Fortschritt bestimmten Visionen immer mit anthropologischen Konzepten verwoben waren. Diese Visionen und Utopien stellen ihrer Meinung nach Fiktionen einer glücklichen Welt dar, die auf einer von der Technik selbst ausgelösten Identitätskrise des modernen Menschen beruhen, wie sie der Soziologe Georg Simmel schon 1909 diagnostizierte.

Anhand einer Reihe historischer 'Technofiktionen' wie den Szenarien eines Buckminster Fuller sowie aktuellen 'virtual reality' Projekten wurde diskutiert, inwieweit der Mythos der Technik des frühen Maschinenzeitalters alle postmodernen Wandlungen überlebt hat.

In den Workshops wurden verschiedene Aspekte erörtert, wie etwa die Frage nach der Zweckbestimmung und den Grenzen moderner Technologien oder die Frage nach der 'Realität' der modernen Computersimulationen.

Die Plenarvorträge reichten von nachdenklichen Werkberichten eines Toyo Ito bis zu Vor-

schlägen zu einer radikalen Veränderung der Organisation des Wissens bei dem Chaosforscher Otto E. Rössler.

Das 8. Kolloquium dieser Reihe wird 1999, dem Jahr, in dem Weimar 'europäische Kulturhauptstadt' sein wird, unter dem Thema 'Globalisierung' stehen.

Die Beiträge des vergangenen Kolloquiums werden Anfang 1997 in zwei Sonderheften der 'Wissenschaftlichen Zeitschrift' der Bauhaus-Universität Weimar erscheinen.

Gernot Weckherlin

Eames Jubiläumsjahr 1996

1946, also vor 50 Jahren, erreichten Charles und Ray Eames mit dem Plywood Chair, einem leichten Stuhl aus dreidimensional anatomisch geformtem Sperrholz, ihren Durchbruch im Möbeldesign. Zweites Jubiläumsdatum in diesem Jahr ist der vierzigste Geburtstag des Lounge Chair aus dem Jahr 1956. Ebenfalls auf dem Prinzip des verformten Sperrholzes basierend, kombiniert er den Komfort des traditionellen Clubsessels mit aktueller Technik (Sperrholzverformung, elastische Lagerung, drehbares Untergestell etc.). Das Vitra Design Museum in Weil bei Basel besitzt den größten Teil des Nachlasses von Charles und Ray Eames und im Baseler Showroom der Firma Vitra, die die Rechte der Eames Möbel für Europa und den Mittleren Osten besitzt, ist das Originalbüro von Charles Eames zu sehen. Aus Anlaß des Jubiläumsjahrs gibt die Firma ein Buch 'Vitra - Eames' über deren Zusammenarbeit heraus, bietet die Plywood Chairs wieder mit Holzuntergestell an und präsentiert eine neue Bezugsvariante des Aluminium Chair mit weißem Netzgewebe.



Lounge Chair

HfG Ulm-Archiv übernimmt Aicher- Nachlaß

Der umfangreiche Nachlaß aus Dokumenten, Fotografien und Entwürfen von Otl Aicher war nach seinem Tod 1991 an seinem Lebens- und Arbeitsort Rottis im Allgäu geblieben. Jetzt wurden diese Materialien vom HfG-Archiv in Ulm übernommen, wo sie aufgearbeitet und ausgewertet werden sollen. Zu dem Bestand dieses Archivs der von Otl Aicher und Max Bill mitbegründeten Hochschule für Gestaltung stellt dieser Nachlaß eine wichtige Ergänzung dar. Denn an ihm läßt sich hervorragend zeigen, wie Aicher die an der - 1968 vom Baden-Württembergischen Ministerpräsidenten Filbinger geschlossenen - Hochschule erarbeiteten Grundsätze konsequent weiter entwickelte und damit einen wesentlichen Beitrag zur visuellen Kultur in Deutschland leistete. Die Ergebnisse der Auswertung und natürlich auch der Nachlaß selbst sollen in Form einer Ausstellung über Otl Aicher und sein Lebenswerk im Stadthaus Ulm zugänglich gemacht werden.



Otl Aicher mit Plakaten für die Ulmer Volkshochschule, um 1950

Neuer Modulator Katalog

Die zweite Auflage des 96er Katalogs der Berliner Firma Modulator ist kürzlich erschienen. Er bietet auf 300 Seiten eine Vielzahl von Materialien für den Architekturmodellbau und die Erstellung von Designobjekten. Großer Wert wird dabei auf eine genaue Schilderung der Verarbeitung und Anwendung der Rohmaterialien gelegt, so daß er schon so etwas wie ein Kompendium des Modellbaus wird. Die im Katalog beschriebenen Artikel lassen sich sowohl im Berliner Laden von Modulator 'live' anschauen und kaufen wie auch im Versand bestellen. Zur Inspiration von den teilweise überraschenden Materialien sind bei Modulator Musterkisten erhältlich.

Modulator
Gneisenastr. 43-45
10961 Berlin
Fon 030-690360
Fax 030-69-036445



Betr. 132 ARCH⁺ Maison à Floriac, S. 56 f

"Ich will kein einfaches Haus. Ich will ein komplexes Haus, weil das Haus meine Welt bestimmen wird", sagt der an den Rollstuhl gebundene Bauherr.

Wenn wir dem Autor des Hauses und zugehörigen Textes unterstellen, die geforderte Komplexität für seine Architektur zu beanspruchen, so fragen wir uns, ob seine zwar differenzierte konzeptionelle Ausformung die hier gestellte Anforderung erfüllen kann.

Die Aufgabe: Das Haus - eine Welt. Diese 'Welt' wird hier zunächst auf 3 gedankliche Ebenen reduziert. Das gehandicapte Opfer ist das letzte Puzzlestück dieser Idee. Sitzend, stehend, aufzufahrend - die Architektur verweist mit ihrer physischen Präsenz und hartnäckigen Justierung von Bewegungsabläufen wiederum auf die Unfähigkeit zur Bewegung, auf die Behinderung. Diese Architektur will fehlende Gliedmaßen ersetzen, doch gerade darin spricht sie dem Unfalltopfer zum zweiten Mal seine Beweglichkeit ab.

Die Bildung sogenannter Freiheit oder Komplexität wird in diesem Projekt doch verstanden als die Kompensation der bewegungsunfähigen Gliedmaßen durch ein maßgeschneidertes, sich bedingt veränderndes Potential architektonischen Raumes. Dieser konzeptionelle Ansatz macht vergessen, daß sich Komplexität nicht kanalisieren läßt. Ein 3-Ebenen Projekt genügt nicht, um eine Welt, ein Leben in Gang zu setzen. Komplexität ist das immer wiederkehrende, unerwartete und ungeplante Zusammentreffen von Aspekten und Bezugnahmen. Ein n-dimensionales Gebilde gedanklicher Struktur.

Wie sieht diese Architektur also aus, die den geforderten spezifischen Anspruch nach Komplexität erfüllt, nämlich eine nunmehr eher innere (geistig - seelische) Beweglichkeit zu gewährleisten und zu fördern? Eine komplexe Architektur kann den Leerraum, den Rahmen zu komplexen Inhalten stellen, sie kann aber Komplexität nicht abbilden. Andernfalls wird sie wie beim 'Haus von Floirac' zum statischen Bild, zu einer Momentaufnahme von Komplexität.

Die physische Festgeschriebenheit, dieses 'Bild von Komplexität', hemmt den Lebensfluß. Die differenzierte, wohlüberlegte Ausformung der Koolhaas' schen Architekturwelt gerät hier zunehmend in den Verdacht, nicht wie gefordert 'komplex', sondern lediglich 'kompliziert' zu sein.

klaus klaas loehnert, Architekt
karin loehnert, Kunsthistorikerin

Buchtips

Peter Kulka:
Bauten und Projekte 1990 - 1995; mit einem Text von Werner Strodthoff, Verlag der Buchhandlung König, Köln 1996; 128 Seiten; DM 78,-

Sophia und Stefan Behling:
Sol Power - Die Evolution der solaren Architektur
Prestel Verlag, München 1996
240 Seiten, 98,- DM

Jonathan Crary:
Techniken des Betrachters - Sehen und Moderne im 19. Jahrhundert
Verlag der Kunst, Dresden 1996
190 Seiten, 54,- DM

Brigitte Felderer (Hg.):
Wunschmaschine Welterfindung - Eine Geschichte der Technikvisionen seit dem 18. Jahrhundert
Springer Verlag, Wien 1996
551 Seiten, 98,- DM

Zeitung

Christopher Alexander (Hrsg.):
Eine Muster-Sprache - A Pattern Language, Löcker Verlag, Wien 1995, DM 220,-

Hans Frei, Karin Gimmi, Stanislaus von Moos (Hg.):
minimal tradition - Max Bill und die „einfache“ Architektur 1942-1996, Verlag Lars Müller, Baden 1996, 160 Seiten

The Berlage Institute (Hg.):
Reflexivity - The Berlage Cahier 4
010 Publishers, Rotterdam 1996
144 Seiten

Gilles Barbey, Roger Diener (Hg.):
Die Wohnung im Fenster
Architekturmuseum in Basel, Basel 1989
126 Seiten, 35,- SFr

Immo Boyken:
Otto Ernst Schweizer - Bauten und Projekte
Edition Axel Menges, Fellbach 1996
304 Seiten, 128,- DM

Gregor Stemrich:
Minimal Art - eine kritische Retrospektive
Verlag der Kunst, Dresden 1996
720 Seiten, 36,- DM

Netherlands Architecture Institute (Hg.):
Architecture in the Netherlands
NAi Publishers, Rotterdam 1996
176 Seiten, 82,50 hfl

Enzyklopädie Naturwissenschaft und Technik,
Ecomed Verlagsgesellschaft, Landsberg 1996, DM 198,-

Klaus Daniels:
Gebäudetechnik, vdf Hochschulverlag AG an der ETH, Zürich 1996, 730 Seiten, SFr 142,-

John Gage:
Kulturgeschichte der Farbe, Ravensburger Buchverlag, Ravensburg 1994, 336 Seiten, DM 178,-

Die Kunst des Fliegens:
Zeppelin Museum, Friedrichshafen 1996, 236 Seiten, DM 68,-

Kunst und Macht im Europa der Diktatoren 1930 bis 1945, Deutsches Historisches Museum, Berlin 1996, 360 Seiten, DM 49,-

Peter Fallner:
Der Wohngrundriß
DVA, Stuttgart 1996
392 Seiten, 88,- DM