

BAUNETZWOCHE[#]233

Das Querformat für Architekten, 05. August 2011

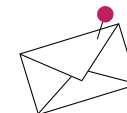
Samstag

Letzte Woche ist der Bau der dritten Startbahn des Münchener Flughafens genehmigt worden. Doch die Genehmigung fußt auf einem völlig veralteten Gutachten: Wie die *Süddeutsche Zeitung* herausfand, geht man in der Expertise von einem Preis von 50 Dollar für ein Barrel Rohöl aus. Für das Jahr 2020, wohlgemerkt. Dass das Barrel bereits heute 117 Dollar kostet und eine Preissenkung bis 2020 als absurd gelten muss, hat die Startbahn-Genehmiger nicht gestört.

Montag

In Berlin wird am 18. September gewählt. Zu den Wahlplakaten der politischen Parteien haben sich inzwischen inhaltslose Plakate gemischt, die lediglich eine ockerbraune Farbfläche zeigen. Aufgehängt wurden sie von dem Architekten Arno Brandhuber, der damit darauf hinweisen will, dass alle Parteien beim Thema Stadtentwicklung „kaum mehr programmatische Unterschiede“ haben. In der *taz* teilt er aus: „Das ist doch zum Reinhauen!“

Special:
URBANE
MOBILITÄT



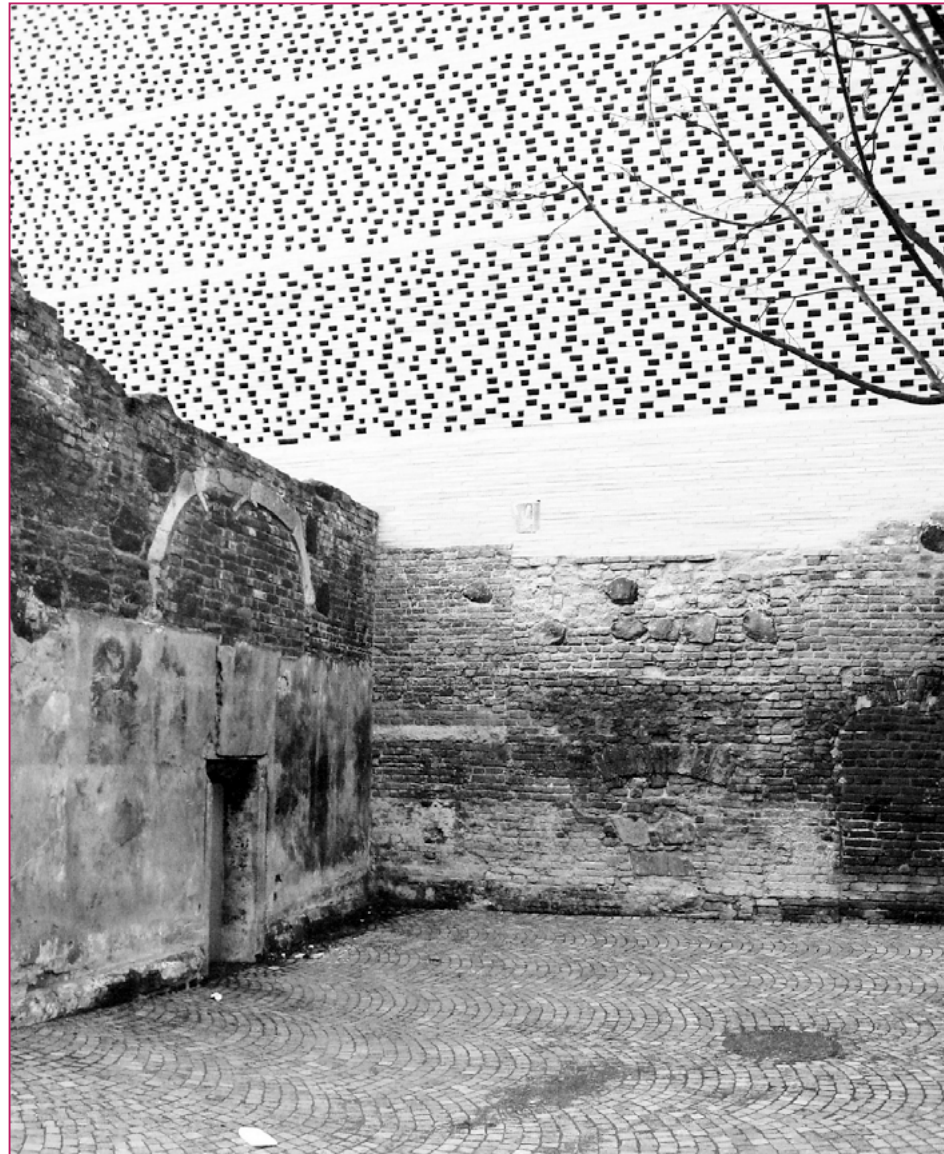
[BAUNETZWOCHE-Newsletter bestellen!](#)

DENKmalWERTE

Denkmalhistoriker und –theoretiker sind ein schrulliges Völkchen. Eine ihrer Schrullen besteht darin, ihre Aufsätze gern in so genannten Festgaben und Jubiläumsschriften zu veröffentlichen. Vordergründig wird durch die persönliche Widmung der Aufsätze damit einem Jubilar gratuliert, in Wahrheit sind die Autoren natürlich dankbar, dass sie über diesen Weg eine Publikationsmöglichkeit in einem seriösen Umfeld finden.

Georg Mörsch, der im letzten Jahr 70 wurde, hat selber öfters in solchen Festgaben publiziert, bis schließlich ein Sammelband seiner Aufsätze aus der Zeit zwischen 1990 und 2002 erscheinen konnte. Das vorliegende Buch ist ihm gewidmet und versammelt Texte von 19 Schülern und Kollegen Mörschs.

Doch wer ist Georg Mörsch? Kurz gesagt, einer der schärfsten und plausibelsten Denker der gegenwärtigen Denkmaltheorie im deutschsprachigen Raum. Mörsch hat 25 Jahre an der ETH Zürich gelehrt; zuvor hatte er Erfahrungen in der praktischen Denkmalpflege sammeln können. Mörsch ist ein origineller Kopf, der schon in den 80er Jahren seinen Studenten die Frage stellte, ob denn die Rekonstruktion eines Schlüsselbaus der Moderne womöglich eine größere Berechtigung haben könnte als der Wiederaufbau eines verlorenen Barockschlosses. Die Antwort war natürlich: nein. Denn Mörsch und damit



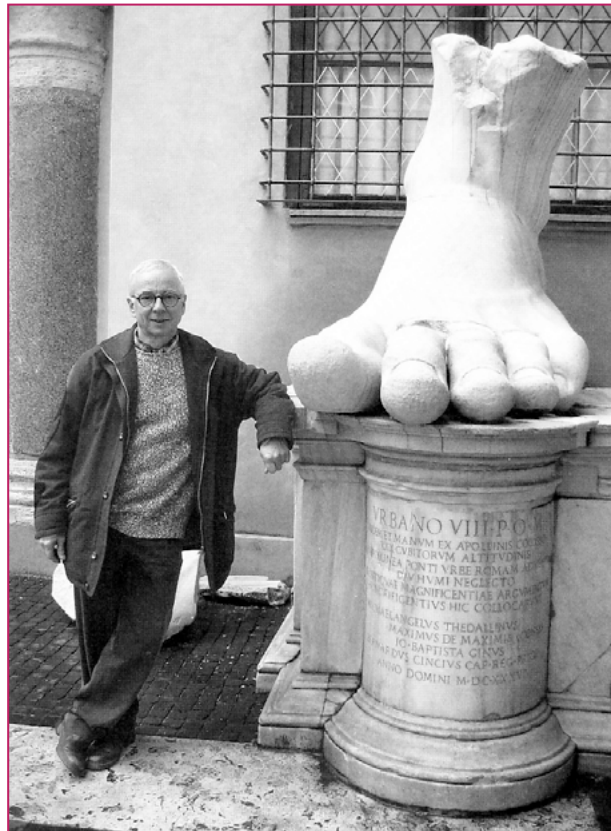
Alte und neue Werte: Kolumba, Köln (Foto aus dem besprochenen Band)

die hier versammelten Autoren fühlen sich den Werten der „klassischen“ Denkmalpflege verpflichtet. Ihnen gilt der authentische Originalbestand mehr als der verführerisch-schöne Schein einer Nachschöpfung. Dennoch wissen diese Autoren: Ein stures Beharren auf der reinen Lehre à la Dehio und Riegl kann nicht alle Probleme der modernen Denkmalpflege lösen.

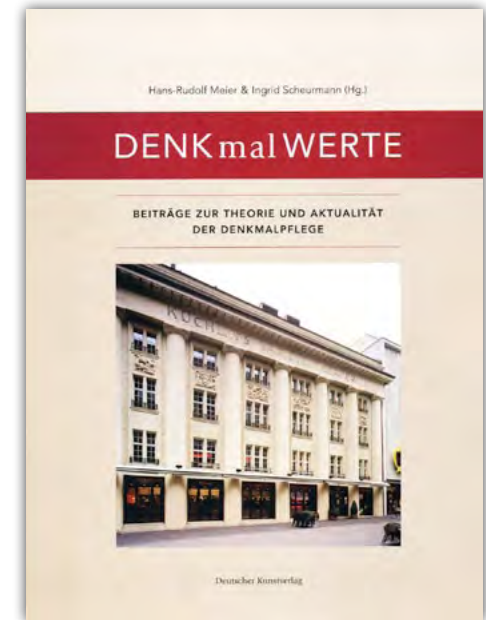
Mit dem Titel „Denkmalwerte“ wird auf ein modernes Konzept rekurriert, das aus den angelsächsischen Raum bekannt ist: Dort gibt es ein „wertebasiertes Denkmalmanagement“. Das heißt: Man stellt als erstes die Frage: Was ist da? Welche Werte sind vorhanden? Daraus leiten sich dann Grundlagen für das Handeln ab, die in einem Denkmalpflegeplan (conservation plan) verbindlich festgehalten werden.

In einem ersten Themenblock setzen sich die Autoren denn auch mit „alten und neuen Werten“ auseinander. Dabei wird durchaus eine „Erneuerung“ der Thesen der Altvordenen, hier namentlich Alois Riegls, gefordert. In einem zweiten Teil „Bild und Substanz“ wird dann durchaus der „Schauwert in der Denkmalpflege rehabilitiert“ – aber eben nicht der „Antagonismus von Bild und Substanz“ einseitig zugunsten des Bildes aufgehoben. In einem weiteren Teil geht es um „Geschichte und Moderne“ – schließlich ist die Moderne noch nicht lange Zeit Gegenstand denkmalpflegerischer Bemühungen. Mit einem Praxisteil mit Fallbeispielen klingt das Buch aus.

Bleibt zu fragen: Welchen „Wert“ hat nun ein solcher Sammelband? Es stellt aktuelle Positionen der Denkmalpflege zur Debatte. Somit ist es „Literatur“, die schnell auch einen Architekten in der Praxis betreffen kann, wenn er denn an einem schützenswerten Bestandsbau arbeitet. Und das betrifft ja einen nicht ganz kleinen Teil der alltäglichen Arbeit des Architekten. (Benedikt Hotze)



Georg Mörsch zum 70. (Foto aus dem besprochenen Band)



DENKmalWERTE

Beiträge zur Theorie und Aktualität der Denkmalpflege

Hg.: Hans-Rudolf Meier, Ingrid Scheurmann
Deutscher Kunstverlag Berlin München,
2010, 272 Seiten, gebunden, 39,90 Euro,
ISBN 978-3-422-06903-9



URBANE MOBILITÄT



1

Die deutsche Automobilindustrie flirtet derzeit heftig mit Architekten und Städtebauern, kreativen Gestaltern und Vordenkern urbanen Lebens: Smart Urban Stage, BMW Guggenheim Lab und Audi Urban Future Initiative heißen die Aktionen, mit denen sich die großen Autobauer als Mitgestalter der städtischen Zukunft positionieren wollen. Was steckt hinter diesen Aktionen, und wie ernst sind sie gemeint? Wir geben einen kritischen Überblick.

AUTOS UND URBANITÄT – INITIATIVEN DER DEUTSCHEN AUTOINDUSTRIE

In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung erschien kürzlich ein kluger Artikel über die Dematerialisierung einst selbstverständlicher Alltagsgegenstände wie Schallplatten und CDs in der ersten Dekade dieses Jahrtausends – dem Zeitalter von iPhone und iPad. Das Bild der „Wolke“ wird gerade zum Symbol für den Prozess der Auflösung materieller Medien in mikrokleine Daten. Und was nicht verschwindet, weil es sich dabei eben nicht um Informationen, sondern um Geräte zur deren Erschließung und Bedienung handelt, das wird zumindest zierlicher, flacher und schlanker.

Ein Phänomen, das sich dem Trend zur Schrumpfung hartnäckig zu widersetzen scheint, ist das Automobil. Passte in den siebziger Jahren noch eine ganze Familie in einen für heutige Verhältnisse lächerlich kleinen R4, muss es heute ein SUV oder zumindest ein Minivan sein. Und selbst der Zweisitzer Smart ist nur wenig kleiner als frühere Kleinstviertel wie der Fiat 500. Winzig erscheint uns heute das Raumschiff auf den Straßen des Wirtschaftswunders, der erste VW-Bulli, der kleiner ist, als jeder durchschnittliche Familienkombi heute.

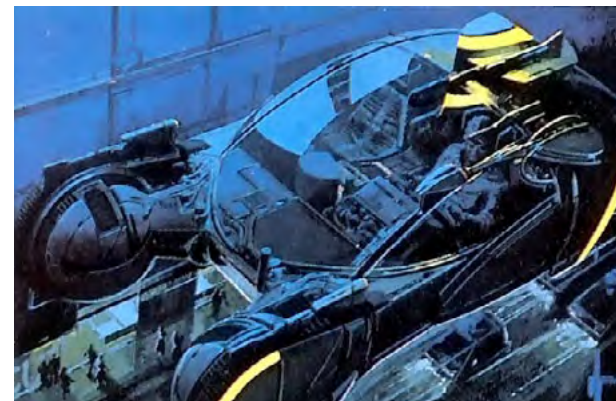
Technisch hat sich in den 125 Jahren seit der Erfindung des Automobils nichts wirklich Revolutionäres getan, jedenfalls nicht im Vergleich zu den Innovationszyklen der Elektronik- und Computerbranche. Wäre das Auto genauso rasant weiter entwickelt worden wie diese – unsere Fortbewegungsmittel wären so clever wie ein iPhone im Verhältnis zur klobigen Technik aus Raumschiff Enterprise. Doch während sich die Automobilindustrie zwar vom Design schnittiger Flitzer aus Filmen wie *Blade Runner* oder *Minority Report* gerne inspirieren lässt, bleibt die Technik dahinter noch eine Weile Science Fiction. Die atemberaubende Gestensteuerung komplexer Datenmengen, die bei *Minority Report* in Szene gesetzt wurde, ist heute in ähnlicher Weise als Software einsetzbar.



Bereit zum Abheben: legendäre Szene aus *Blade Runner* (Regie Ridley Scott, Filmdesign Syd Mead)



Zeichnung zum Szenenbild für *Blade Runner* (1982)



Syd Mead entwarf den „Spinner“ für *Blade Runner* (übrigens ebenso wie das *Star-Trek*-Raumschiff)

Verwunderlich ist das nicht, geht es beim Auto doch um die Fortbewegung realer Masse und nicht um immer kleinformatiger zu verpackende Informationen. Und dass moderne Autos heute schneller, sicherer, effizienter und bequemer sind, stellt auch niemand in Frage. Aber es wäre zu einfach, im Umkehrschluss zu sagen, wir seien eben alle dicker, doofer und unbeweglicher geworden. Während in den westlichen Industrieländern einerseits das ökologische Bewusstsein gemeinsam mit dem Bedürfnis nach entsprechenden – nicht allein individuellen – mobilen Angeboten wächst, gibt es noch genügend Verbraucher, die das Auto nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern mindestens ebenso sehr als Statussymbol schätzen. Und die Zahl dieser Konsumenten wächst mit dem wirtschaftlichen Aufstieg der Schwellenländer, weshalb die Automobilindustrie längst einen Großteil ihrer Fahrzeuge im osteuropäischen, asiatischen und arabischen Raum absetzt.

Vom städtebaulichen Leitbild der „autogerechten Stadt“ haben wir zumindest in Westeuropa dennoch Abschied genommen. Der Individualverkehr wird aus den Zentren der europäischen Städte zunehmend verdrängt, London zum Beispiel kassiert bereits „Eintritt“ für die Benutzung der Innenstadt durch Kraftfahrzeuge; die intensive Parkraumbewirtschaftung und die Sperrung der Zentren für emissionsstarke Autos in deutschen Metropolen zielt in eine ähnliche Richtung. Das kleinformatige Elektroauto – historisch gesehen älter als sein benzinbetriebener Bruder – erscheint vielen derzeit als praktikable Übergangslösung auf dem Weg zu einer zukunftsweisenden, urbanen Mobilität. Oder auch auf dem Weg zu einer zukunftsweisenden mobilen Urbanität. Auf dem Weg – wohin? Wohin die Reise gehen soll, das ist genau die Frage, die sich nicht nur Stadtplaner und Politiker stellen, sondern zunehmend auch die Automobilhersteller selbst. Sind sie doch längst „Getriebene einer Entwicklung, als deren Motor sie sich gerne der Öffentlichkeit präsentieren möchten“, wie es der Tagesspiegel kürzlich formulierte.

Ist das Engagement der Automobilindustrie auf dem Themenfeld der „urbanen Mobilität“ also mehr als ein imageförderndes Marketinginstrument, ist es vielleicht sogar eine Überlebensstrategie? Während der französische Autobauer Renault seinen *Traffic Award* – mit seinem Schwerpunkt auf der Verkehrsarchitektur – im Jahr 2008 eingestellt hat, übertreffen sich die deutschen Automobilhersteller nun geradezu in ihrer Fokussierung auf die Mobilität der Stadt. Die Daimler AG will mit ihrer *Smart Urban Stage* den Imagetransfer zur Szene der jungen Kreativen



*Tom Cruise alias Polizist John Anderton brauchte noch Spezialhandschuhe, um die Daten auf dem Bildschirm im Film *Minority Report* (2002) hin und her zu schieben (Design: Dale Herigstad), wenige Jahre später genügt auf dem iPhone dafür der Finger. Herigstad hat seine Vision inzwischen auf den Fernseher übertragen, den er allein mittels Gesten steuern kann – ähnlich wie die aktuelle Software „Fluidtunes“ für den Mac*



*Drive-Way-Szenarien aus *Minority Report* (Regie: Steven Spielberg)*



*Für das Auto aus *Minority Report* konsultierte Regisseur Steven Spielberg den Hersteller Lexus. Das Design stammt von Harald Belker (Lexus) und Alex McDowell (Setdesign).*



*Lexus Sports Car „*Minority Report*“*

1

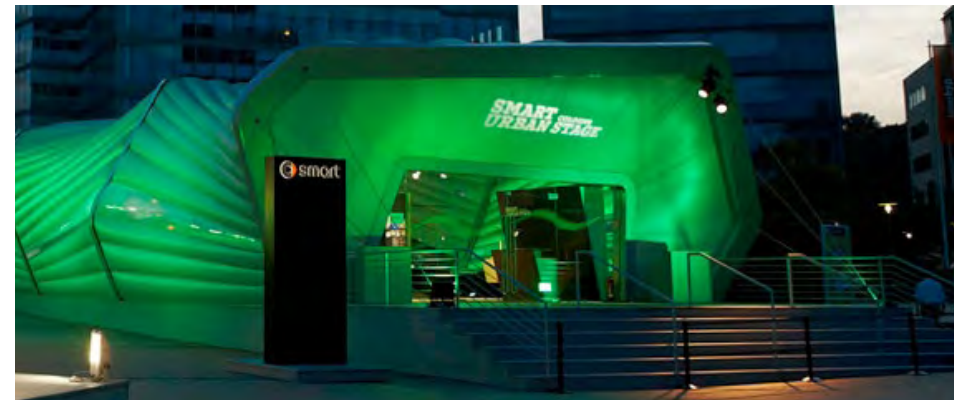
schaffen. BMW ruft im Frühjahr 2011 das *BMW Guggenheim Lab* ins Leben, und Audi läutet mit der *Audi Urban Future Initiative 2011* eine neue Runde zum im vergangenen Jahr aus der Taufe gehobenen *Audi Urban Future Award* ein.

Was bringen diese Initiativen? Sind sie wirklich nachhaltig in dem Sinne, dass hier umsetzbare Szenarien für eine Stadt der Zukunft gedacht werden? Fließen die Erkenntnisse aus den „Think Tanks“, Trendforschungsberichten, Panels, Wettbewerben und Diskussionen tatsächlich in die Weiterentwicklung des Automobils oder gar in die Politik ein? Oder geht es hier lediglich um die Inszenierung eines coolen Events parallel zur Einführung der Elektromobile? Wir haben die drei großen Initiativen von Smart, Audi und BMW unter die Lupe genommen.

Smart

Fangen wir klein an, also beim Smart: Die *Smart Urban Stage* ist eine klassische, allerdings recht aufwändige Marketingkampagne. Sie setzt sich aus zwei Teilen zusammen: Einer leichten Zeltkonstruktion, der „Smart Urban Stage“, die seit Juni letzten Jahres durch zwölf europäische Metropolen tourt: Erste Station war Berlin, danach ging es über den Stiefel und die iberische Halbinsel nach Frankreich und in die Beneluxstaaten. In jeder Stadt konnten junge Leute unter der Auswahl respektabler Kreativgrößen wie zum Beispiel Hermann Weizenegger (Berlin) einen Urban Mind Award gewinnen, der mit bis zu 10.000 Euro dotiert und der zweite Teil des Projekts ist. Am Ende wird aus allen Preisträgern ein Gewinner gekürt.

Die eingereichten Projekte sind jeweils in den Räumen der *Smart Urban Stage* zu sehen. Dazu wird mächtig gefeiert, und es werden auch jede Menge Testfahrten mit dem eSmart angeboten – selbstverständlich vor der Party. Alles in allem eine hübsche Markeninszenierung, bei der der anvisierten Zielgruppe ordentlich „was geboten“ wird. Und das Ganze auch noch ohne schlechtes Gewissen, denn bei den Projekten – wie einem aus Wasser Energie-erzeugenden Multifunktionsgebäude, das in Köln prämiert wurde – stehen Nachhaltigkeitsaspekte im Vordergrund. Man muss eben nur einen guten Grund zum Feiern finden...



Mobile Konstruktion, Bühne und Ausstellungsraum der Smart Urban Stage



Die Smart Urban Stage ist auch eine Party-Location



oben: Entwurf von Leong Leong für das Audi Urban Future Project: New York 2011

unten: Entwurf von Abruzzo Bodziak Architects für das Audi Urban Future Project: New York 2011



BMW

Ähnlich, nur entsprechend erwachsener, ist das Projekt der Münchner Automobilhersteller konzipiert, das *BMW Guggenheim Lab*. Gleichfalls dem Prinzip „spektakuläre Leichtarchitektur reist mit Ideen zur Urbanität durch die Welt“ folgend, wird hier mit Namen und Image des Guggenheim-Museums wuchtiges kulturelles Kaliber aufgefahren. Vielversprechend innovative Carbonfaser-Architektur aus dem *Atelier Bow Wow* sowie Künstler vom Rang eines Daniel Barenboim oder einer Elisabeth Diller sorgen für ein hohes intellektuelles Niveau dieser „urbanen Ideenschmiede“ (BMW). BauNetz war bei der Eröffnung in New York dabei und berichtet auf den folgenden Seiten.



Für den Workshop des Audi Urban Future Summit werden die Ideen aus Alison Brooks' Konzept zu sozialen Kooperationen wie Car-Sharing weiter entwickelt

Audi

Audi will es definitiv wissen. Die Ingolstädter legen es darauf an, sich an die Spitze des Trends zu setzen. Die im Jahr 2010 gestartete *Audi Urban Future*-Initiative geht in diesem Jahr bereits in die dritte Runde. Wurden 2010 fünf Konzepte zur „Stadt der Zukunft“ im Rahmen des Audi Urban Future Award erarbeitet, folgte deren Adaption im Frühjahr 2011 für den Stadtteil Manhattan – Audis Beitrag zum *Festival of Ideas for the New City* in New York.

Im Vorfeld der Automesse IAA im September in Frankfurt/Main wird nun ein interdisziplinäres Symposium durchgeführt, in dem drei Kernkonzepte aus dem



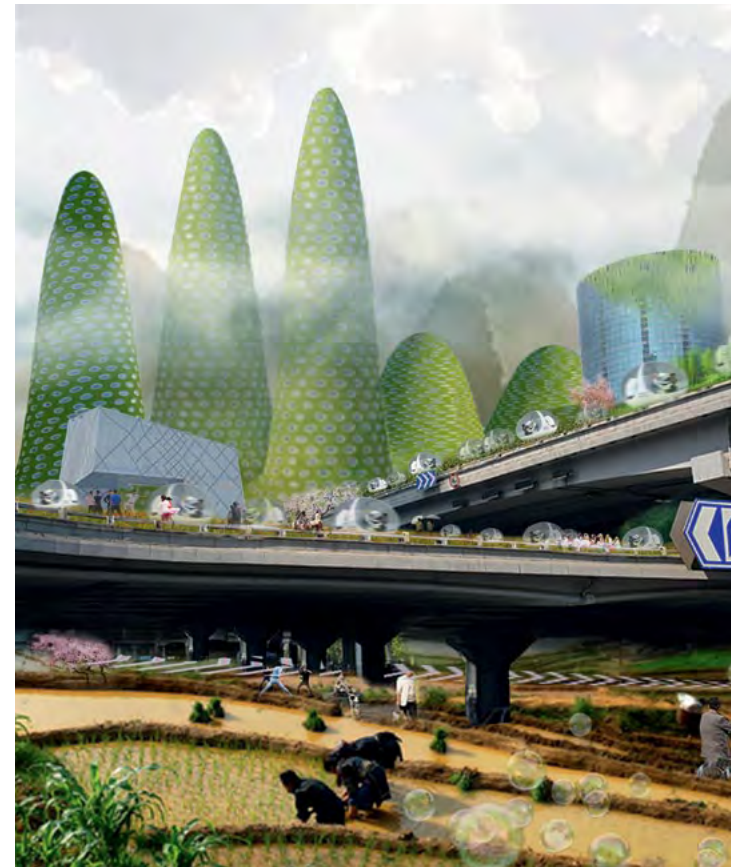
iPhone und iPad als digitale Schnittstellen der Stadt der Zukunft bei Alison Brooks Architects

Audi Urban Future Award 2010 vertieft werden sollen. Und eben nicht nur jenes des Gewinnerentwurfs von J Mayer H. Letzterer hatte die Integration vielfältiger Dateninformationen („Datenspray“) zur Unterstützung des individuellen Fahrens prognostiziert (bei gleichzeitiger Eliminierung überflüssig gewordener urbaner Infrastrukturelemente wie Ampeln und Verkehrsschilder). Eine Steilvorlage für das technikbegeisterte Automobilunternehmen Audi, bei dem der Individualverkehr nicht in Frage gestellt wird.

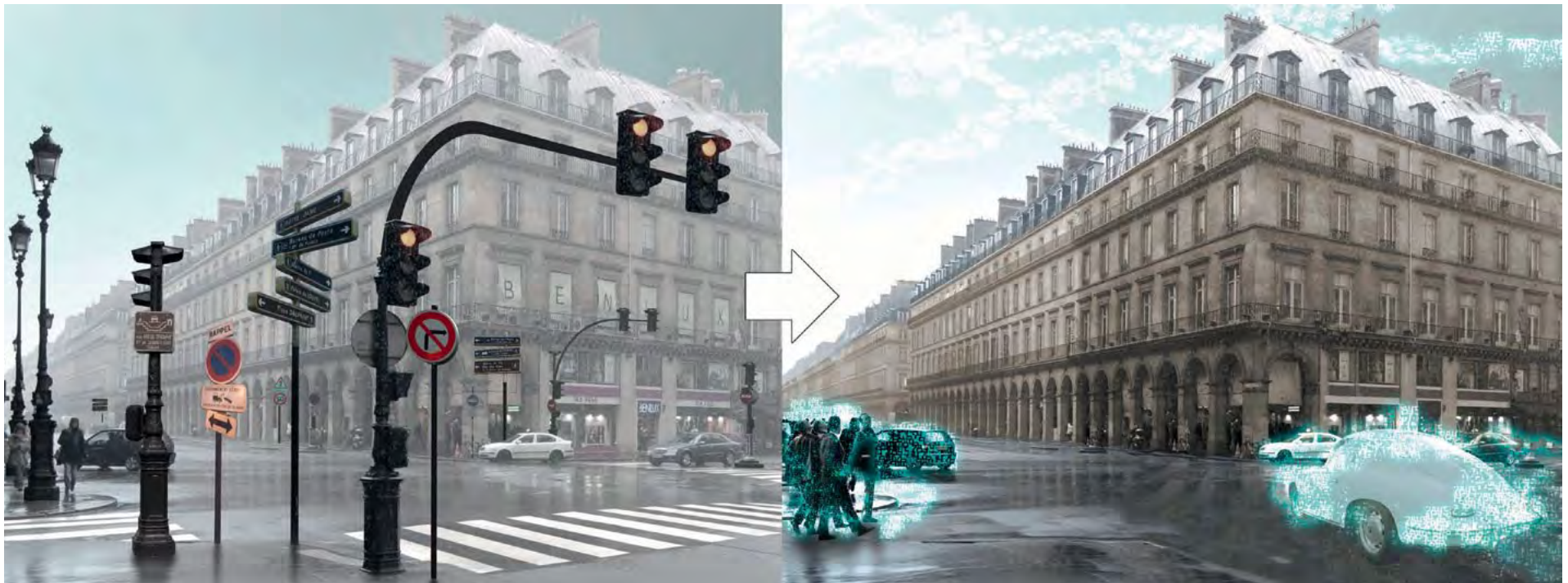


Auf großräumigen, sich bewegenden „Ringern“ könnten sich die Fahrgäste frei bewegen, reden und spielen. Die von Standardarchitecture entworfenen „Audi Bubbles“ ließen sich einzeln bewegen oder magnetisch aneinander koppeln; sie bildeten so raupenartige Massentransportmittel

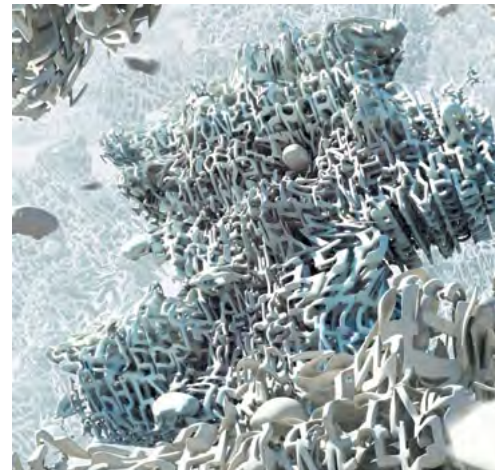
Der Symposiums-Workshop „Energies of Social Relations – eine Stadt der Kooperation“ greift dagegen Thesen von Alison Brooks Architects auf und widmet sich neuen Formen nachbarschaftlicher Kooperation und sozialen Austauschs sowie Sharing-Modellen. Unter dem Titel „Energies of Data – eine vernetzte Stadt“ werden sich die Teilnehmer des Workshops nach dem Konzept von J Mayer H mit dem Einfluss komplexer Netzwerke auf die Stadt und ihre Mobilität auseinandersetzen. Und beim Workshop „Energies of Resources – eine Stadt des Überflusses“ nach



Um das Wachstum Pekings in die Fläche einzudämmen, schlugen Standardarchitecture 2010 eine Reihe begrünter Wolkenkratzer (Agricurbanism) ringsum die Metropole vor



J. Mayer H. schlägt ein Konzept vor, bei der das Auto über schwarmartig beziehungsweise wie bei Spritzwasser verteilte Datenströme gelenkt wird („digital spray“). So sollen Verkehrszeichen und Ampeln überflüssig werden, den Blick auf die Architektur frei geben und Platz für urbanes Leben machen



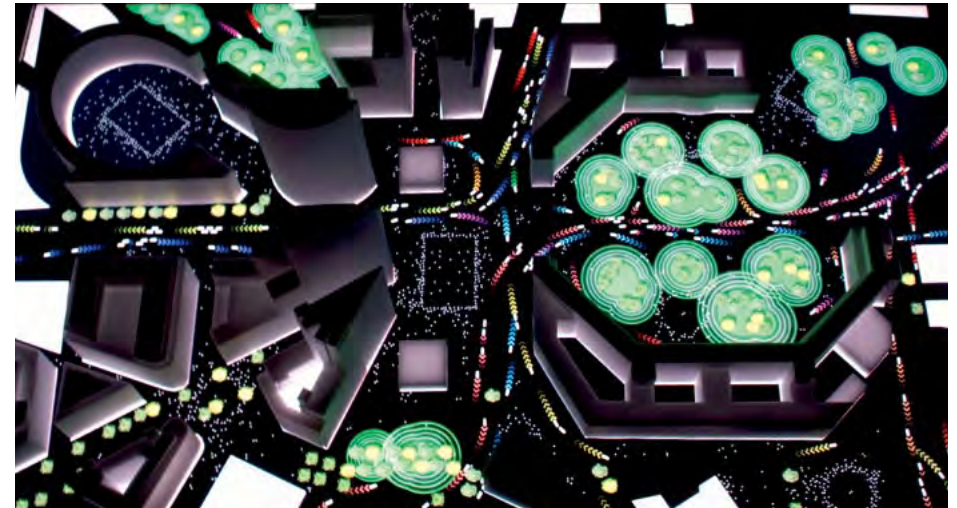
Die bei J Mayer H vorgeschlagenen Techniken zur Integration vielfältiger Dateninformationen sollen im September 2011 beim Workshop „Energies of Data - eine vernetzte Stadt“ weiter gedacht werden

Ideen von Bjarke Ingels geht es um flexible und mobile Energiespeicher, die Platz schaffen sollen für interaktiv nutzbare Flächen.

Die Ergebnisse des Symposiums sollen tatsächlich in die Entwicklung und Produktion bei Audi einfließen. Dafür sorgen Audi-Mitarbeiter, unter anderem aus den Bereichen Unternehmensstrategie, Designstrategie und strategische technische Entwicklung, die an den Workshops teilnehmen. Was wird dabei herauskommen? Ein neues Fahrzeug? Eine neue Stadt? Ein neues Mobilitätssystem? Eine neue App? Selbst wenn es einer wüsste, würde man es heute garantiert nicht verraten. Nur eins ist jetzt schon sicher: Auf dem Weg zu einem neuen Leitbild städtischer Mobilität werden wir noch viele schöne Bilder sehen. (Cordula Vielhauer)



Durch die „driverless cars“ soll Raum für urbane Interaktion geschaffen werden (Bjarke Ingels Group)



Das von Bjarke Ingels entwickelte Konzept der „driverless cars“ dient als Grundlage für den Workshop „Energies of Resources – eine Stadt des Überflusses“ beim Audi Urban Future Summit im September 2011

LINKS

[BauNetz-Meldung zum Start für das BMW Guggenheim Lab](#)

[BauNetz-Meldung zur Preisverleihung des Audi UrbanFuture Award 2010](#)

[BauNetz-Meldung zu allen Entwürfen des Audi UrbanFuture Award 2010](#)

[Smart Urban Stage](#)

[Audi Urban Future Initiative](#)

[BMW Guggenheim Lab](#)

URBANES FORSCHUNGLABOR



Blick von der East First Street. Der Pavillon erscheint als schwebende Dachkonstruktion, die von filigranen Pfeilern getragen wird. Durch Vorhänge kann das Erdgeschoss vollständig geschlossen werden

„Neue Ideen für das urbane Leben“ verspricht das „BMW Guggenheim Lab“, das am Dienstag in New York eröffnet wurde. In einem mobilen Pavillon nach Plänen der Tokioer Architekten Atelier BowWow wird die Zukunft der Stadt nicht nur den Meinungen von Experten überlassen, sondern ebenso der Austausch mit den Bürgern gesucht. In den kommenden sechs Jahren soll das Projekt in neun Großstädten Station machen.

Mit lautem Quietschen kommen sie zum Stehen, die großen Trucks, die an der Houston Street/Ecke Second Avenue auf ihre Weiterfahrt in Richtung Westen warten und mit dem Lärm ihrer Motoren diese Pressekonferenz beinahe übertönen. „Dies ist nicht der Central Park“, entfährt es Richard Armstrong, Chef der Guggenheim-Stiftung, der am Dienstag morgen der versammelten Presse zwar nicht die Ankunft eines Ufos, dafür aber eines urbanen Experimentierfelds verkündet.

Vom Glamour der Frank Lloyd Wrightschen Spirale ist die Gegend zwischen East Village, Little Italy und Greenwich Village tatsächlich weit entfernt und bietet dennoch den passenden Rahmen für das „BMW Guggenheim Lab“, das nach seinem Auftakt in New York im kommenden Jahr nach Berlin und anschließend nach Mumbai weiterreisen soll.

Dass sich Autobauer derzeit besonders für das Thema Stadt interessieren, ist zunächst nichts Neues. Bereits seit Jahren loben Unternehmen wie Renault oder Audi Preise für richtungsweisende städtebauliche Projekte aus und versuchen eine Antwort auf ihre eigene Rolle in der Mobilität von morgen zu finden. Während urbane Themen auf diese Weise auch fernab der üblichen Architekturmedien Erwähnung



Blick in den Pavillon von der Houston Street. Die Fassade aus einem doppelten, halbtransparenten Kunststoffgewebe erzeugt einen subtilen Moiré-Effekt

finden, können sich die Autohersteller im Licht verantwortungsvoller Planung sonnen – selbst dann, wenn sie ihre Fahrzeuge noch eher an die Mobilität von Gestern appellieren als in die Zukunft zu weisen.

Worin sich die Kooperation zwischen den Münchener Autobauern und der New Yorker Guggenheim-Stiftung unterscheidet, ist ihr zunächst offener Ausgang. Keine neuen Masterpläne sollen hier gefunden werden oder konkrete, architektonische Entwürfe prämiert werden. Als ein Think Tank im urbanen Raum sollen im „BMW Guggenheim Lab“ Ideen gesammelt, diskutiert und in einer abschließenden Ausstellung im New Yorker Guggenheim publikumswirksam vorgestellt werden. Urbanismus, so der Ansatz des Projektes, soll nicht allein den Ideen von Städteplanern und Architekten überlassen werden, sondern ebenso den Diskurs mit jenen suchen, die Stadt mit Leben zu füllen vermögen: den Menschen.

Der architektonische Rahmen stammt aus der Feder des Tokioer Architekturbüros Bow Wow, das eine städtische Brache zwischen Houston- und First Street mit einem temporären Pavillon zum Leben geweckt hat. Auf einer Fläche von 250 Quadratmetern platzierten die Architekten ein schwebend leichtes Dach, das von einem halbtransparentem Kunststoffgewebe umschlossen wird und sich zu beiden Seiten des Grundstücks deutlich aus der umgebenden Bebauung hinaus schiebt. Die Besonderheit der Konstruktion liegt in ihrer Materialität. Anders, als sich auf den ersten Blick vermuten ließe, wurde das tragende Gerüst nicht aus Stahl, sondern aus leicht zu transportierender Carbonfaser angefertigt.

Bildschirme, Scheinwerfer, Lautsprecher und Boxen – aufgefüllt mit hölzernen Stühlen und Tischen und zwei rollbaren Bühnen – hängen von der Decke herab, während das Erdgeschoss als zukünftiger Ort für Lesungen, Filmvorführungen oder Workshops komplett frei gehalten wurde. Lediglich weiße Vorhänge, mit denen der Innenraum zur Straße umlaufend geschlossen werden kann, schaffen die Verbindung zwischen Bühnenturm und dem eigens neu gepflasterten Boden. Über 100 Veranstaltungen sollen das urbane Labor bis zum 16. Oktober den Ort beleben



Innenansicht des Pavillons. Sämtliche Stühle, Tische, Podeste und Bühnen können in der Dachkonstruktion aus Carbonfaser verstaут werden



Ergänzt wird der Pavillon von einem Café sowie einem separaten Toilettenhaus, die ebenfalls von Atelier Bow Wow gestaltet wurden.
Fotos Seite 14-17: Paul Warchol, Solomon R. Guggenheim Foundation

und bewusst zur Interaktion anregen. „Statt dass die Architekten den Bürgern sagen, wie sie sich in bestimmten Räumen zu verhalten haben, sollten die Bürger selber entscheiden können, wie sie die städtischen Räume nutzen“, erklären Atelier-Bow-Wow-Gründer Yoshiharu Tsukamoto und Momoyo Kajima ihr Konzept.

Dass der Pavillon auf eine eigene architektonische Geste weitestgehend verzichtet und stattdessen als simples Dach in Erscheinung tritt, vergrößert den Spielraum für die künftige Nutzung, die auf jeder Station auf den Kontext der Stadt neu angepasst werden soll. Der Erfolg des Projektes ist damit noch offen und hängt vor allem davon ab, inwieweit ein Austausch über die akademischen Reihen hinaus gelingt.

Der Ansatz, die urbane Entwicklung in den städtischen Raum hinauszutragen und nicht hinter verschlossenen Türen in Behörden, Instituten oder Hochschulen zu besiegeln, ist sicherlich richtig. Schließlich sind es nicht die Masterpläne, die die Stadt mit Leben füllen, sondern immer noch die Menschen. Wenn zum Schluss tatsächlich nur die Architekten und Städteplaner wieder unter sich bleiben, verpufft das Projekt zur leeren Geste.

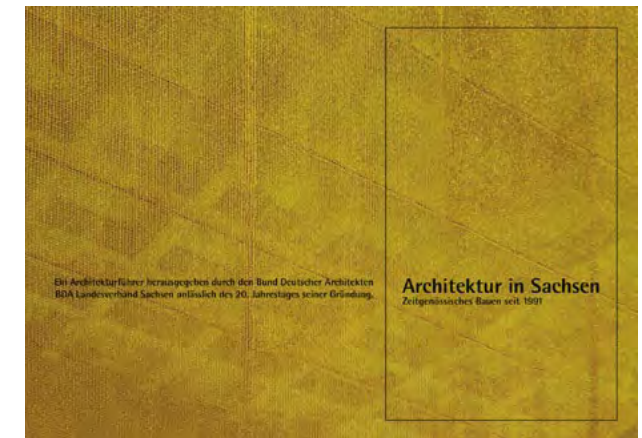
Bislang klingt das Programm mit seinen Lesungen und Workshops – selbst wenn diese von Teilnehmern wie Atelier Bow Wow, Elizabeth Diller oder Saskia Sassen bestritten werden – noch ein wenig nach alter Schule. Ob sich damit tatsächlich der gewünschte Austausch mit Anwohnern, Passanten oder den Nachtschwärmern der quirligen Lower East Side erzeugen lässt, werden die kommenden Wochen zeigen. *(Norman Kietzmann, New York)*

www.bmwguggenheimlab.org

Architektur in Sachsen – zeitgenössisches Bauen seit 1991

„Ein Reiseführer in die Moderne“ nennt der Bund Deutscher Architekten (BDA), Landesverband in Sachsen, dieses im Eigenverlag herausgegebene Buch. Nun könnten Beckmesser einwenden, dass es auch vor dem Zeitpunkt 1991, mit dem das Buch beginnt, bereits Bauten der „Moderne“ auf sächsischem Territorium gegeben hat. Aber das ist hier nicht gemeint. Gemeint sind die gebauten Werke von Architekten, die sich nach dem Ende der DDR in diesem Bundesland neu positionieren mussten.

Der BDA Sachsen hat diese Bestandsaufnahme jedenfalls anlässlich seines 20-jährigen Bestehens herausgegeben. Entstanden ist dabei auf 200 Seiten in einem handlichen Format ein Wegweiser zu einer Auswahl zeitgenössischen Bauten im Freistaat. Eine unabhängige Jury mit Gerhard Matzig (Süddeutsche Zeitung, München), Andreas Denk (Der Architekt, Bonn) und Georg Wetzl (Architekt, Berlin) wählte 143 gebaute Beispiele, die jenseits historischer Repliken eindrucksvoll belegen, dass die gebaute Zukunft transparent, leicht, sinnlich, witzig, sogar trotzig sein kann, wie Andreas Friedrich in seiner Rezension kürzlich in der Leipziger Volkszeitung schrieb.



**Architektur in Sachsen –
zeitgenössisches Bauen seit 1991**
Herausgeber: Bund Deutscher Architekten,
Landesverband Sachsen
ISBN: 978-3-00-034282-0, 18 Euro

bda-sachsen.bda-bund.de



Im Gespräch mit Stefan Gates

Er ist das beste Rezept für alle, die bei Lafer, Kleeberg und Mälzer nicht auf den Geschmack kommen: Stefan Gates. Der britische Comedy-Produzent und jetzige Fernsehkoch kommuniziert und verwirrt gerne durch das Essen, sei es mit seinem Bum Sandwich – hier wird man aufgefordert, sich eine Stunde lang auf ein Käse-Schinken-Sandwich zu setzen, um es optimal verschmelzen zu lassen – oder durch seine BBC-Dokumentationsreihe Kochen am Krisenherd, in der er die Welt durch den Kochtopf kennen lernt.

Wir trafen Stefan Gates in seinem Haus im Londoner Stadtteil Islington und sprachen mit ihm über die koreanische Hundeindustrie, was Essen mit Politik zu tun hat und wie wir uns auf unserer nächsten Reise verhalten sollten. Mehr erfahren Sie hier:

www.designlines.de



Ein Tag im Bad

Sich bei warmem Wetter ins kalte Nass stürzen zu können, ist wohl eines der schönsten Dinge, die der Sommer mit sich bringt. Wer nicht ans Meer fahren kann oder will, findet in Natur- und Freibädern, Hotelpools, Thermen oder sogar dem hauseigenen Schwimmbcken verlockende Orte zum Schwimmen und Baden. In der Rubrik Bad und Sanitär hat die Baunetz Wissen-Redaktion eine Auswahl solcher Orte für Sie zusammengestellt:

www.baunetzwissen.de/Bad



[*Hotel Alpenhof in Flachau/A*](#)



[*Kurhaus und Hotel in Bad Gleichenberg/A*](#)



[*Tamina Therme in Bad Ragaz/CH*](#)



[*Les Bains des Docks in Le Havre/F*](#)



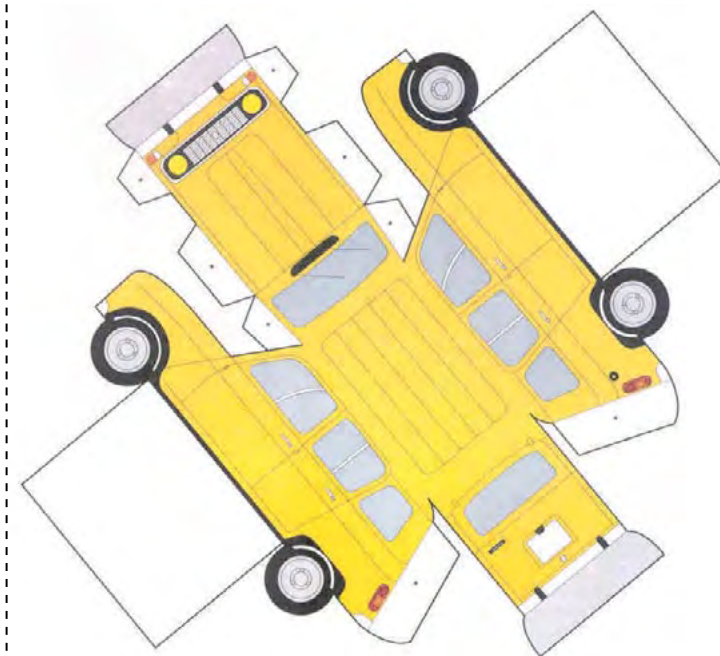
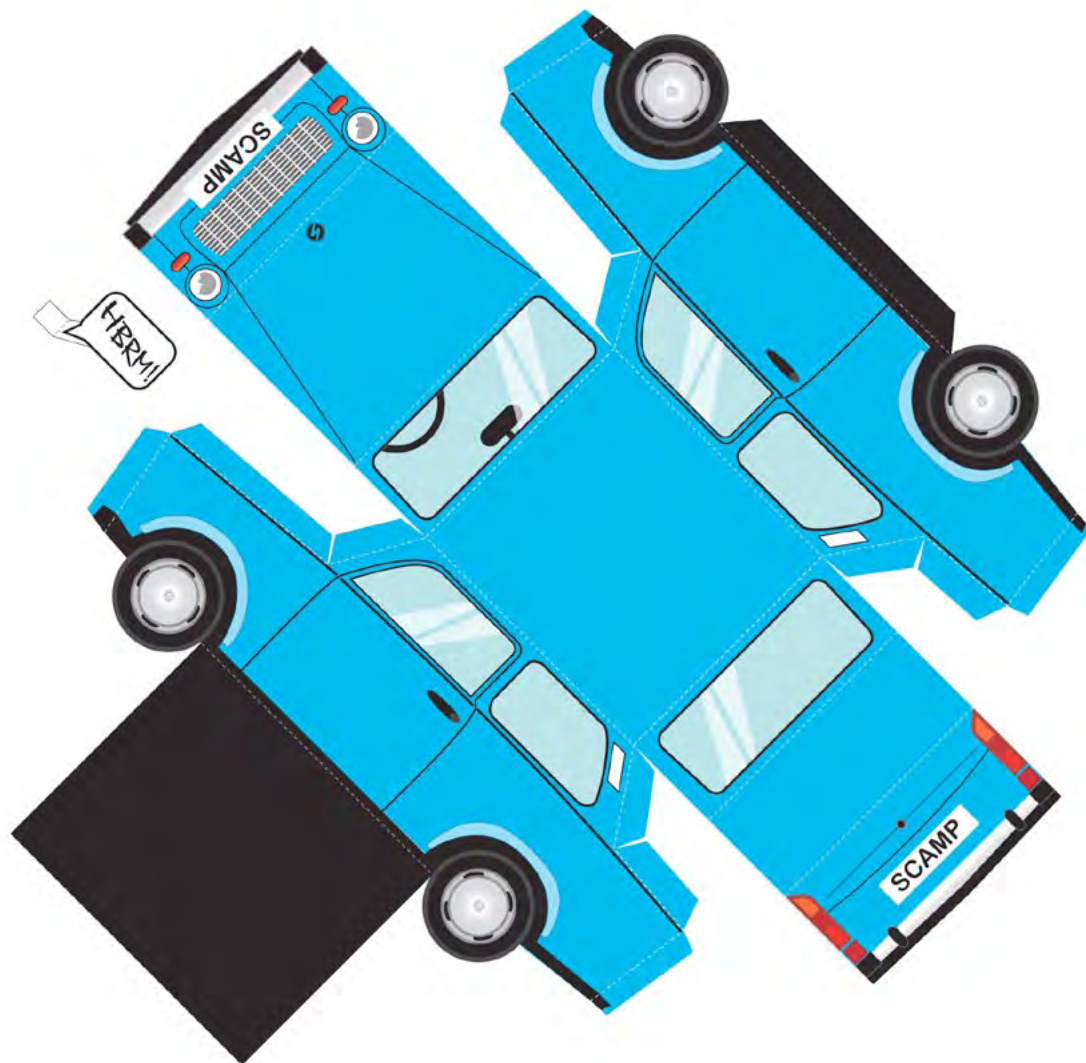
[*Loisium in Langenlois/A*](#)



[*Naturbad in Pürgg - Trautenfels/A*](#)



[*Wohnhaus in Graz/A*](#)



** Lösungen für die urbane Mobilität, die auf Grund ihrer einfachen Machart von der Autoindustrie bislang totgeschwiegen werden*