BAUNETZWOCHE#395

Das Querformat für Architekten

29. Januar 2015

KREUZFAHRT DER MODERNE

WIE UNTER DER SONNE DER ÄGÄIS DIE *FUNKTIONALE STADT* ZUM MYTHOS WURDE

HE'S JUST WALKIN'

Matt Green kennt jede Straße in New York

›

DIESE WOCHE

1933 traf sich die internationale Avantgarde auf einem Schiff, um während der gemeinsamen Passage von Frankreich nach Griechenland über die „Funktionale Stadt“ zu diskutieren. Heute wird der vierte Kongress der CIAM auf Le Corbusiers „Charta von Athen“ reduziert – zu Unrecht. Der Kunsthistoriker Gregor Harbusch an Bord der Kreuzfahrt der Moderne

8 Kreuzfahrt der Moderne
Wie unter der Sonne der Ägäis die *Funktionale Stadt* zum Mythos wurde

3 Architekturwoche

4 News

20 Buchtipps

22 Tipp

25 Bild der Woche

Titel / Oben: Carl Hubacher, © gta Archiv/ETH Zürich

Artdirection Baunetzwoche: Markus Hieke

Keine Ausgabe verpassen mit dem Baunetzwoche-Newsletter. Jetzt abonnieren!

SAMSTAG

Foto: Ilan Beso

Ausgerechnet Daniel Libeskind: In der Wochenendausgabe des *Tagespiegel* sprach der Architekt darüber, dass die Schönheit verschwindet. Und wählte Berlin als Beispiel für miss-ratene Stadtplanung: „Immer die gleichen Gebäude, immer die gleichen vertikalen Fenster. Diese Stadt wird von ihrer eigenen Entwicklung erstickt.“ Vielen Quartieren fehle es an Leben, etwa am Spittelmarkt, am Hausvogteiplatz oder auf der Stralauer Insel. Auch am Potsdamer Platz ließ Libeskind kein gutes Haar. „Wo ist die Betriebsamkeit und Lebenslust, die man wiedererwecken wollte? Der Platz ist steril.“ Das Areal rund um den Hauptbahnhof sei ebenfalls schrecklich: „Gebäude ohne Charakter, ohne Ideenreichtum. Das ist das Ergebnis, das typisch ist für instrumentalisierte Bürokratie in der Planung.“ Die Politik müsse einen Dialog mit den Bürgern führen, anstatt zu versuchen, sie auszusperren. Libeskinds Urteil: „Berlin war eine innovative Stadt, aber heute scheint sie eher Malmö nachzueifern. Das kann nicht die Ambition einer Hauptstadt sein.“

NEWS

MIT DEN JAHRESZEITEN

KOOLHAAS UND ZHUKOVA IN MOSKAU

Die beiden sehen aber gut aus! Doch darum geht es natürlich nicht. Rem Koolhaas und Dasha Zhukova verbindet seit zwei Jahren ein gemeinsames Projekt. Für den zukünftigen Sitz des *Garage Museum of Contemporary Art* soll der ehemalige sowjetische Pavillon *Vremena Goda* (Die Jahreszeiten) in Moskau umgebaut werden. Die Szenerie: Gorki Park am Moskau-Fluss. Für das lukrative Garage-Projekt hatte hier bereits Shigeru Ban 2012 einen seiner berühmten, temporären Pavillons aus Papierhülsen errichtet. Nun soll die Kunst ein weiteres Mal umziehen. Aus dem verwunschenen ehemaligen Restaurant wird Koolhaas einen neuen Kulturanziehungspunkt für Moskau zaubern. Das Betonskelett wird einige Veränderungen erleben, die für die sowjetische Ära typischen Elemente wie Mosaiken, Kacheln und Ziegelsteine sollen aber bleiben. Im Juni ist es soweit.

28 QUADRATMETER BERLIN

UMBAUPROJEKT BEI DESIGNLINES

Foto: Simon Menges

Weniger ist mehr: Wo sonst als in Berlin wird diese Weisheit – im Guten wie im Schlechten – auf die Spitze getrieben? Das Extreme ist Teil der Stadt.

In Kreuzberg hat der Architekt Jan Rösler ein Paradebeispiel für minimalen Schick realisiert. Und dabei auch sein Können im behutsamen Umgang mit dem historischen Bestand einer Gründerzeit-Wohnung bewiesen. Eine kleine Wohnung sollte in zwei noch kleinere geteilt werden, die trotzdem alles bieten, was man benötigt. Für den Architekten bedeutet das, Raumzonen zu schaffen, die flexibel nutzbar sind und im Idealfall mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllen können. Ein Besuch im 28 Quadratmeter großen Mini-Appartment von Jan Rösler Architekten. **mehr...**

BRUNO TAUT. FOTOS VON CARSTEN KROHN

AUSSTELLUNG IN BERLIN

Foto: Carsten Krohn

Die Farbigkeit der Taut-Architektur verblasste nicht nur im Laufe der Zeit, sondern auch das Wissen um die Farben verschwand. Irgendwann blieben graue Bauten neben den Fotos aus den 1920er-Jahren in Schwarz-Weiß, sodass der ursprüngliche Zustand der Architektur erst wiederentdeckt werden musste. Seitdem bringt ein kontinuierlicher Renovierungsprozess permanent neue Überraschungen zutage. Das jüngste Beispiel ist die Wiederherstellung der Farbigkeit der Siedlung im polnischen Kattowitz, deren Bilder in einer Ausstellung von Carsten Krohn zu sehen sind. Neben dem Schwerpunkt der Bauten in Berlin wird auch die Hyuga-Villa in Japan von 1936 dokumentiert.

Carsten Krohn arbeitet als Architekturhistoriker und Fotograf in Berlin. Neben Ausstellungsprojekten widmet er sich seit einigen Jahren der systematischen Dokumentation der Bauten von Berliner Architekten wie Peter Behrens, Mies van der Rohe und Hans Scharoun in ihrem heutigen Zustand.

Die Ausstellung ist bis zum 5. März 2015 in der Galerie des Architekturmuseums, Straße des 17. Juni 152, 10623 Berlin, zu sehen.

www.architekturmuseum-berlin.de

DIE BÖHMS

ARCHITEKTUR EINER FAMILIE

Filmstill: Raphael Beinder

Dominikus baute schon in der Weimarer Republik, Gottfried errichtete seine visionären Betonkirchen in der Nachkriegs-BRD, Paul, Stephan und Peter setzen heute Moscheen, Hochhäuser und Museen auf den Globus, und ein Nachkömmling wird es in Zukunft tun. Die Böhms sind eine Architektendynastie. Zwei Jahre lang hat der Filmemacher Maurizius Staerkle-Drux mit Kameramann Raphael Beinder die Böhms für einen Dokumentarfilm begleitet, den das Goethe-Institut und die Jury des Dok.fest München bereits mit Preisen krönten. Ein Portrait „über die Komplexität und Untrennbarkeit von Leben, Liebe, Glaube und (Bau-)Kunst“. Pünktlich zum 95. Geburtstag von Altmeister Gottfried premierte der Film „Die Böhms. Architektur einer Familie“ am 23. Januar 2015 in Köln. Weitere Termine unter:
www.realfictionfilme.de

WALD UND WÜSTE

NEUE RUNDE FÜR CAMPUS MASTERS

Die Campus Masters werden unterstützt von Vectorworks.

Unterschiedlicher könnten die Aufgabenstellungen nicht sein: ein Astronomiemuseum in der chilenischen Wüste, ein Besinnungsort im Thüringer Wald oder eine Moschee in Innsbruck. 20 neue Abschlussarbeiten eröffnen das neue Jahr bei den *Campus Masters*. Wie immer haben die BauNetz-Leser die Möglichkeit, für ihre Favoriten abzustimmen. Zusätzlich wird Frank Barkow vom Berliner Büro Barkow Leibinger eine Arbeit mit dem Architektenpreis prämieren. Vergeben Sie bis zum **22. Februar 2015** Punkte für die Arbeiten, die Ihnen am besten gefallen. Unter allen Juroren werden wieder Hörbücher von *DOM publishers* verlost. Die vier Preisträger des Wettbewerbs qualifizieren sich für die Jahresjurierung im Dezember.

www.baunetz.de/campus-masters

DIE SCHWERKRAFT DES LICHTS

INTERNATIONAL LIGHT ART AWARD

Martin Hesselmeier & Andreas Muxel

2015 ist das internationale Jahr des Lichts. Passend dazu wurde am 22. Januar erstmalig der *International Light Art Award (ILAA)* vergeben. Gewinner des Preises ist 2015 das Kölner Künstlerduo Martin Hesselmeier und Andreas Muxel. Mit ihrem Werk „The Weight of Light“ beantworten sie das diesjährige Motto des Preises „The Future of Light Art“ mit einem formgewordenen Gedankenexperiment zur Schwerkraft des Lichts. Hesselmeier und Muxel überzeugten die Jury mit ihrer Arbeit aus im Raum schwebenden LED-Bahnen. „Licht, wie wir es gewöhnlich wahrnehmen, besitzt keine Masse und Schwerkraft. In „The Weight of Light“ wird der Versuch unternommen, künstliche Kräfte auf sich bewegende Lichtimpulse zu übertragen,“ erläutern die Künstler das Konzept ihres Werkes.

Den zweiten Platz erhielt der chilenische Gegenwartskünstler Iván Navarro, der mit der Installation „Traffic“ gesellschaftlich geprägte Symbole außerhalb ihres sinnstiftenden Kontextes präsentiert und somit deren Signalwirkung – wie die Farben einer Ampel – hinterfragt. Ebenfalls ausgezeichnet wurde das Werk „Enlightenment/Erleuchtung“ des Bildhauers Dirk Vollenbroich, der die Hirnströme des Besuchers in „Erleuchtung“ umwandelt und für die Öffentlichkeit lesbar macht.

Die Werke aller Gewinner sind noch bis zum 28. Juni 2015 im Lichtkunstzentrum Unna zu sehen. Es ist das einzige Museum weltweit, dass auf die Präsentation von Lichtkunst spezialisiert ist.

www.lichtkunst-unna.de

Messe Stuttgart
Mitten im Markt

FAÇADES 2015

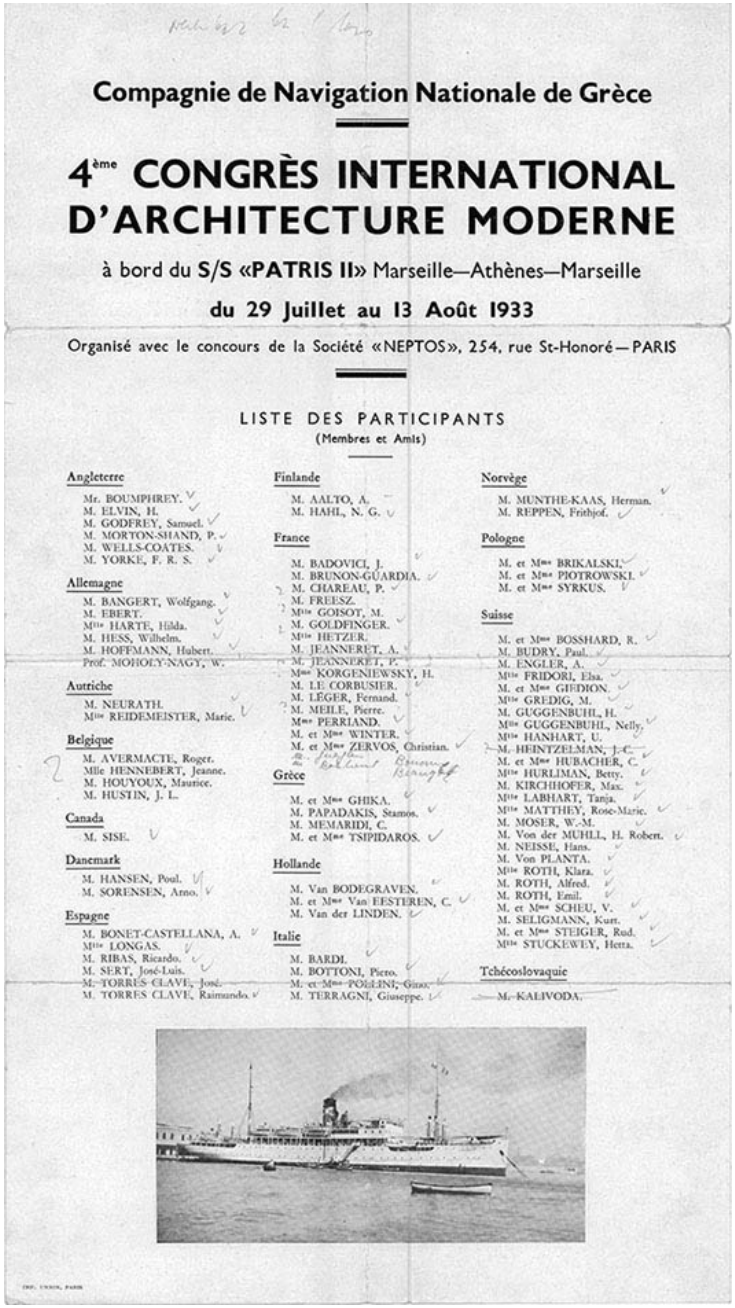
Nach einer erfolgreichen Premiere im Jahr 2012 mit mehr als 1.500 Teilnehmern präsentiert die Veranstaltungsreihe „The Art of Planning“ 2015 den internationalen Fassadenkongress FAÇADES 2015. Renommierte Architekten, Ingenieure und Forscher stellen aktuelle Entwicklungen, wegweisende Projekte und Experimente für die Fassade der Gegenwart und Zukunft vor. FAÇADES 2015 bietet Best Practice und Know-how von erfahrenen und preisgekrönten Praktikern, von Fassadenpionieren und -profis aus dem In- und Ausland.

Mit 3XN Manuelle Gautrand Architecture Staab Architekten Transsolar Bollinger+Grohmann Atelier Kempe Thill Lehm Ton Erde TU Delft BLOCK Research Group.

FASSADENKONGRESS
26/02/2015
MESSE STUTTGART
www.art-of-planning.de

Sponsoren:
roma HunterDouglas

KREUZFAHRT DER MODERNE



Compagnie de Navigation Nationale de Grèce

4ème CONGRÈS INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE MODERNE

à bord du S/S «PATRIS II» Marseille—Athènes—Marseille

du 29 Juillet au 13 Août 1933

Organisé avec le concours de la Société «NEPTOS», 254, rue St-Honoré — PARIS

LISTE DES PARTICIPANTS
(Membres et Amis)

Angleterre
Mr. BOUMPHREY.
M. ELVIN, H.
M. GODFREY, Samuel.
M. MORTON-SHAND, P.
M. WELLS-COATES.
M. YORKE, F. R. S.

Allemagne
M. BANGERT, Wolfgang.
M. EBERT.
Mlle HARTE, Hilda.
M. HESS, Wilhelm.
M. HOFFMANN, Hubert.
Prof. MOHOLY-NAGY, W.

Autriche
M. NEURATH.
Mme REIDEMEISTER, Marie.

Belgique
M. AVERMACTE, Roger.
Mlle HENNEBERT, Jeanne.
M. HOUYOUX, Maurice.
M. HUSTIN, J. L.

Canada
M. SISE.

Danemark
M. HANSEN, Poul.
M. SORENSEN, Arno.

Espagne
M. BONET-CASTELLANA, A.
Mlle LONGAS.
M. RIBAS, Ricardo.
M. SERT, José-Luis.
M. TORRES CLAVE, José.
M. TORRES CLAVE, Raimundo.

Finlande
M. AALTO, A.
M. HAHL, N. G.

France
M. BADOVICI, J.
M. BRUNON-GUARDIA.
M. CHAREAU, P.
M. FREESZ.
Mlle GOISOT, M.
M. GOLDFINGER.
Mlle HETZER.
M. JEANNERET, A.
M. JEANNERET, P.
Mme KORGENIEWSKY, H.
M. LE CORBUSIER.
M. LÉGER, Fernand.
M. MEILE, Pierre.
Mme PERRIAND.
M. et Mme WINTER.
M. et Mme ZERVOS, Christian.

Grèce
M. et Mme GHIKA.
M. PAPADAKIS, Stamos.
M. MEMARIDI, C.
M. et Mme TSIPIDAROS.

Hollande
M. Van BODEGRAVEN.
M. et Mme Van EESTEREN, C.
M. Van der LINDEN.

Italie
M. BARDI.
M. BOTTONI, Piero.
M. et Mme POLLINI, Gino.
M. TERRAGNI, Giuseppe.

Norvège
M. MUNTHE-KAAS, Herman.
M. REPPEN, Frithjof.

Pologne
M. et Mme BRIKALSKI.
M. et Mme PIOTROWSKI.
M. et Mme SYRKUS.

Suisse
M. et Mme BOSSHARD, R.
M. BUDRY, Paul.
M. ENGLER, A.
Mlle FRIDORI, Elsa.
M. et Mme GIEDION.
Mlle GREDIG, M.
M. GUGGENBUHL, H.
Mlle GUGGENBUHL, Nelly.
Mlle HANHART, U.
M. HEINTZELMAN, J. C.
M. et Mme HUBACHER, C.
Mlle HURLIMAN, Betty.
M. KIRCHHOFER, Max.
Mlle LABHART, Tanja.
Mlle MATTHEY, Rose-Marie.
M. MOSER, W.-M.
M. Von der MUHLL, H. Robert.
M. NEISSE, Hans.
M. Von PLANTA.
Mlle ROTH, Klara.
M. ROTH, Alfred.
M. ROTH, Emil.
M. et Mme SCHEU, V.
M. SELIGMANN, Kurt.
M. et Mme STEIGER, Rud.
Mlle STUCKEWEY, Hetta.

Tchécoslovaquie
M. KALIVODA.

Offizielle Teilnehmerliste des vierten CIAM-Kongresses

WIE UNTER DER SONNE DER ÄGÄIS DIE *FUNKTIONALE STADT* ZUM MYTHOS WURDE

VON GREGOR HARBUSCH
FOTOS VON CARL HUBACHER / GTA ARCHIV DER ETH ZÜRICH

Dank Le Corbusiers „Charta von Athen" gilt das vierte Treffen der *CIAM* im Sommer 1933 heute als legendäres Ereignis. Sein kleines Büchlein erschien allerdings erst zehn Jahre nach dem Kongress, und als Chiffre für die Verfehlungen des modernen Städtebaus verstellt es bis heute den Blick. Nicht nur um große Thesen ging es nämlich auf dem Sonnendeck der Patris II, sondern vor allem um ein anderes Verständnis von Stadt. Die Sehnsüchte der Avantgarde fanden im traumhaften Setting der Ägäis ihren lustvollen Widerhall.

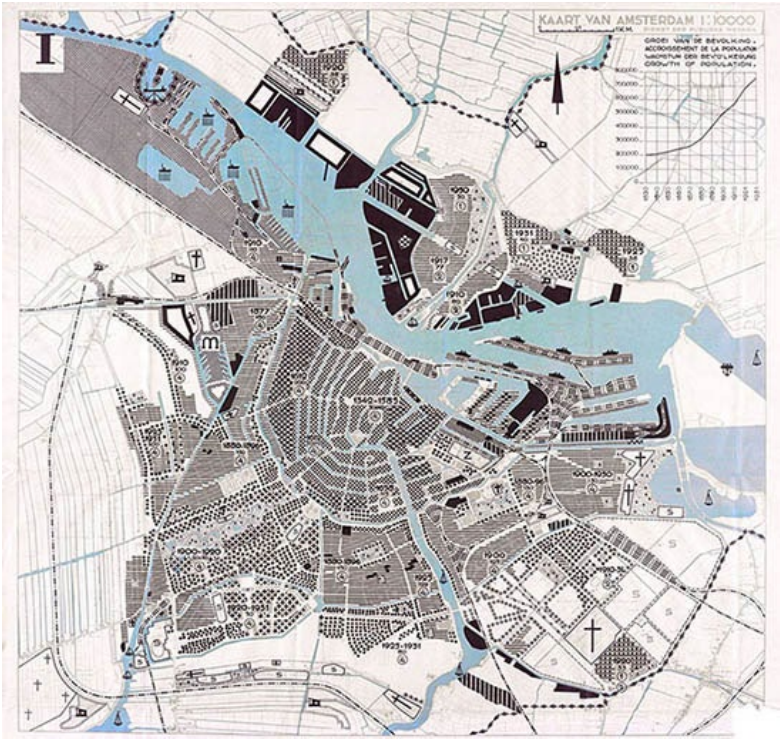
In der drückenden Hitze des 30. Juli 1933 schifften sich die Mitglieder der *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM)* im Hafen von Marseille auf dem Dampfer Patris II ein. Das Ziel war Athen. Auf dem Weg dorthin wollte man nichts weniger, als die Mechanismen und Probleme „der Stadt" zu diskutieren. Etablierte Köpfe der Avantgarde – etwa Le Corbusier, László Moholy-Nagy, Otto Neurath und Fernand Léger – und junge aufstrebende Architekten, von denen man später noch viel hören sollte, hatten sich an Bord des Schiffes eingefunden. Während der Kongress rückblickend wirken mag wie eine Kreuzfahrt, war das Thema umso ernsthafter. Es ging um die „Funktionale Stadt", und noch bevor das Schiff abfuhr, kam man miteinander ins Gespräch.

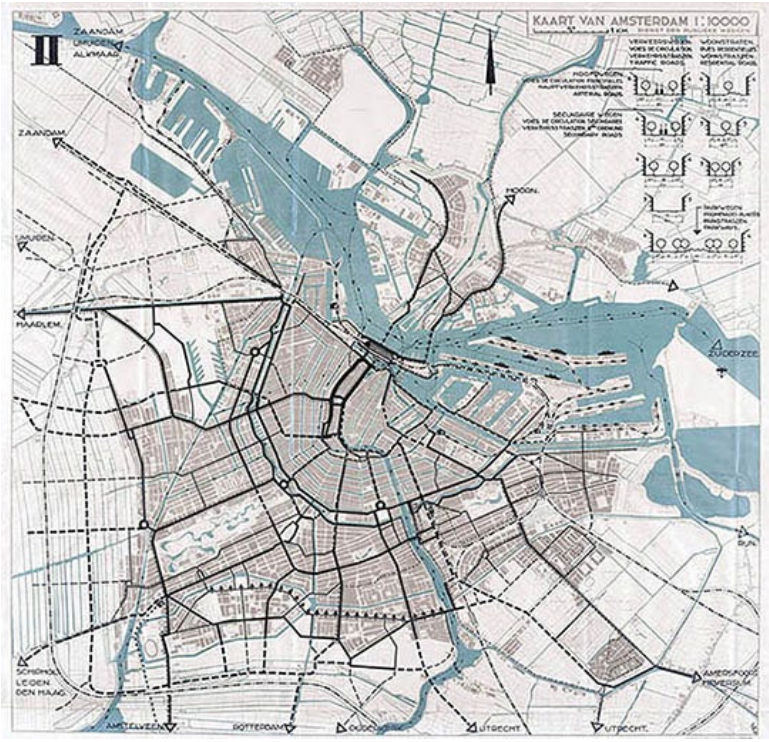
oben Plauderstimmung bei der Abfahrt in Marseille
links Le Corbusier bei der Eröffnung des Kongresses

Mit ihrem vierten Kongress wagte die *CIAM* selbstbewusst den Maßstabssprung zur Stadtplanung, nachdem sie 1929 in Frankfurt über die Wohnung und ein Jahr später in Brüssel über den Siedlungsbau diskutiert hatte. Man wollte sich jedoch nicht von vorschnellen Ideen hinreißen lassen. Erklärtes Ziel des Treffens war deshalb nicht, Gestaltungsrichtlinien für zukünftige Städte zu verfassen, sondern in erster Linie bestehende Probleme und Herausforderungen zu analysieren. So ehrgeizig der Habitus der Architekten war, so sehr war der Kongress ein Ort des Lernens und Verstehens. Die Mitglieder der *CIAM* teilten zwar ein grundsätzliches Unbehagen gegenüber den historischen Städten mit ihren vielfältigen Defiziten. Doch sie sahen auch die Notwendigkeit, sich auf objektiver und wissenschaftlicher Basis des eigenen planerischen Handelns zu vergewissern.

Der Kongress in Bildern: *Im Jahr 2013 kam der Nachlass des Zürcher Ingenieurs und Architekten Carl Hubacher an das gta Archiv der ETH Zürich. Die Mitarbeiter fanden darin knapp 700 Kleinbildnegative von Fotografien des vierten Kongresses. Die Bilder dokumentieren fast lückenlos den Kongress und das Besichtigungsprogramm in Griechenland. So gut wie alle Bilder waren bisher völlig unbekannt.*

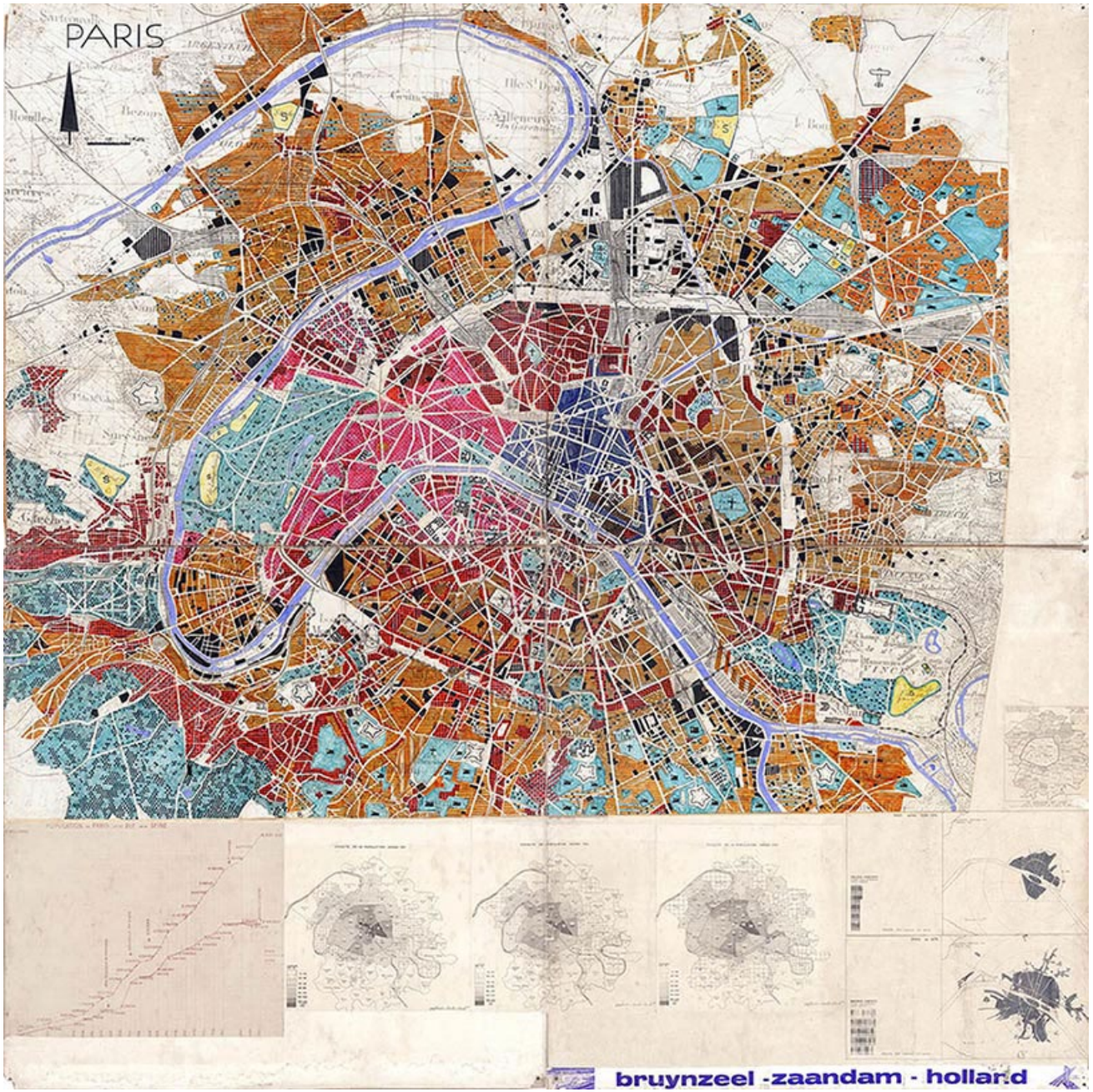
Die Teilnehmer hatten im Vorfeld hart gearbeitet und über Wochen und Monate hinweg nach den strengen Richtlinien des *CIAM*-Präsidenten Cornelis van Eesteren insgesamt 34 Städte aus 18 Ländern kartiert – von Los Angeles, Detroit und Baltimore in den USA über die wichtigsten Städte Europas bis hin zu den beiden Kolonialstädten Bandung und Dalat in Südostasien. Van Eesteren legte fest, dass jede Stadt mittels dreier Karten analysiert werden sollte. Die erste Karte war den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen gewidmet, die zweite Karte zeigte den Verkehr und die dritte Karte thematisierte die Stadt in ihrer regionalen Einbindung. Grundgedanke der Stadtanalysen war die vereinheitlichte Darstellung, die ein Vergleichen der Städte ermöglichen sollte, um schließlich zu allgemeingültigen Aussagen zu gelangen – eine geradezu idealtypische universalistische Denkfigur der Moderne. Die kartografischen Stadtanalysen wurden schließlich auf 230 dünne Holztafeln im Format 120 mal 120 Zentimeter aufgeklebt und – wie ein wertvoller Schatz – in schweren Holzkisten an Bord gebracht.

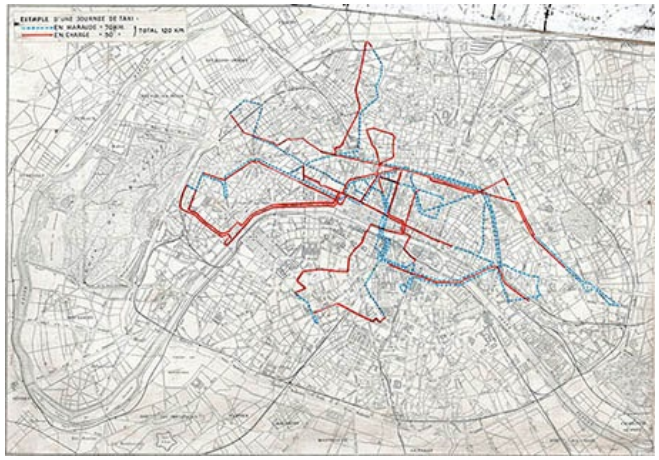


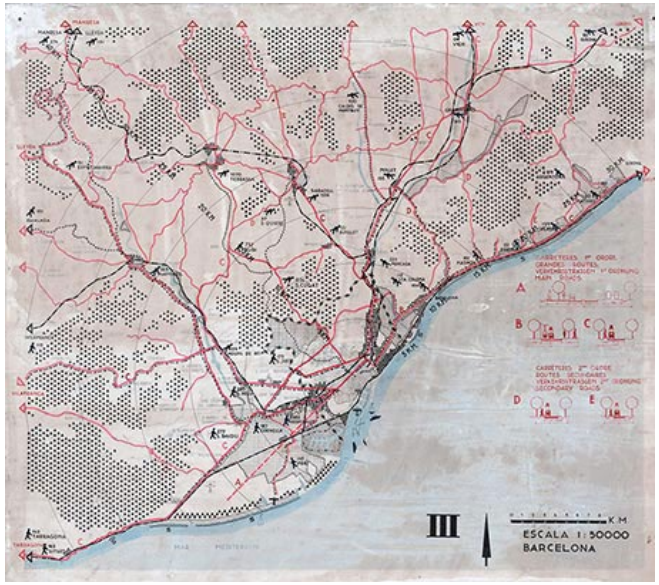


Van Eesteren kartierte im Vorfeld des Kongresses beispielhaft Amsterdam. Die drei Karten wurden vervielfältigt und als Vorlage an alle Teilnehmer verschickt. Karte I und II zeigen die funktionale Elemente der Stadt und das Verkehrsnetz im Maßstab 1:10.000, Karte III den regionalen Kontext in 1:50.000

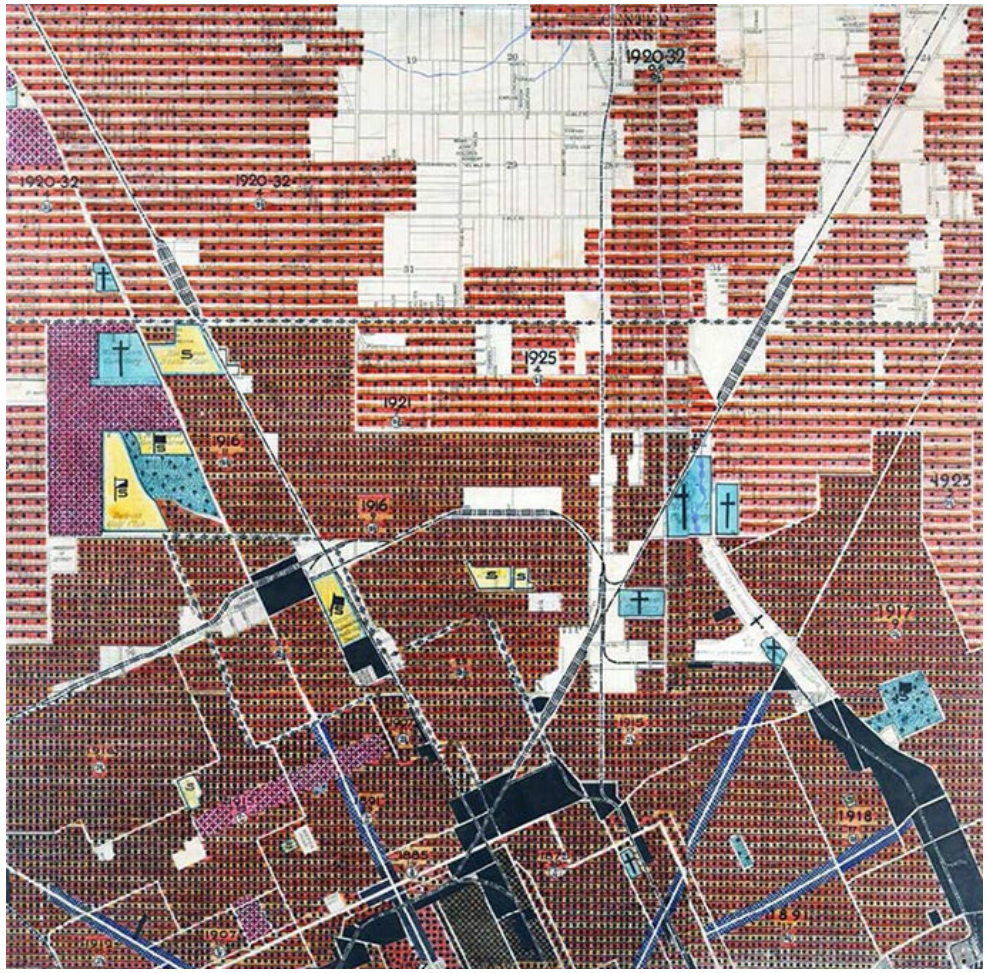
Alle Abbildungen: © gta Archiv/ETH Zürich







oben Die Stadtanalysen wurden um weitere Informationen ergänzt – wie hier um die Kartierung der Fahrten eines Pariser Taxifahres auf Karte II
unten Karte III der spanischen Gruppe zeigt Barcelona in seiner Lage am Meer
links Bei ihrer Karte I zu Paris legte die französische Gruppe großen Wert auf eine differenzierte Darstellung der Straßenzüge und Plätze von Paris



Die Karten von Berlin **links** und Detroit **rechts** – hier nur im Ausschnitt gezeigt – waren die größten auf dem Kongress

Wertvoll waren die Tafeln tatsächlich, denn die zeichnerische Arbeit in den heimischen Büros war anspruchsvoll und zeitraubend gewesen. Doch die entspannte Atmosphäre auf der Patris II belohnte für die Mühen. Die Architekten kamen auf dem offenen Deck zusammen, um die Stadtanalysen zu präsentieren und zu diskutieren. Die erfrischende Brise machte die Hitze erträglich, die salzige Seeluft regte die Debatten an. Mancher trug Krawatte, doch schon bald breitete sich ein sommerlich-lockerer Habitus an Bord aus. Die gemeinsam verbrachten Tage und Nächte auf dem engen Dampfer, die mitreisenden Ehefrauen, der hochoffizielle politische Empfang

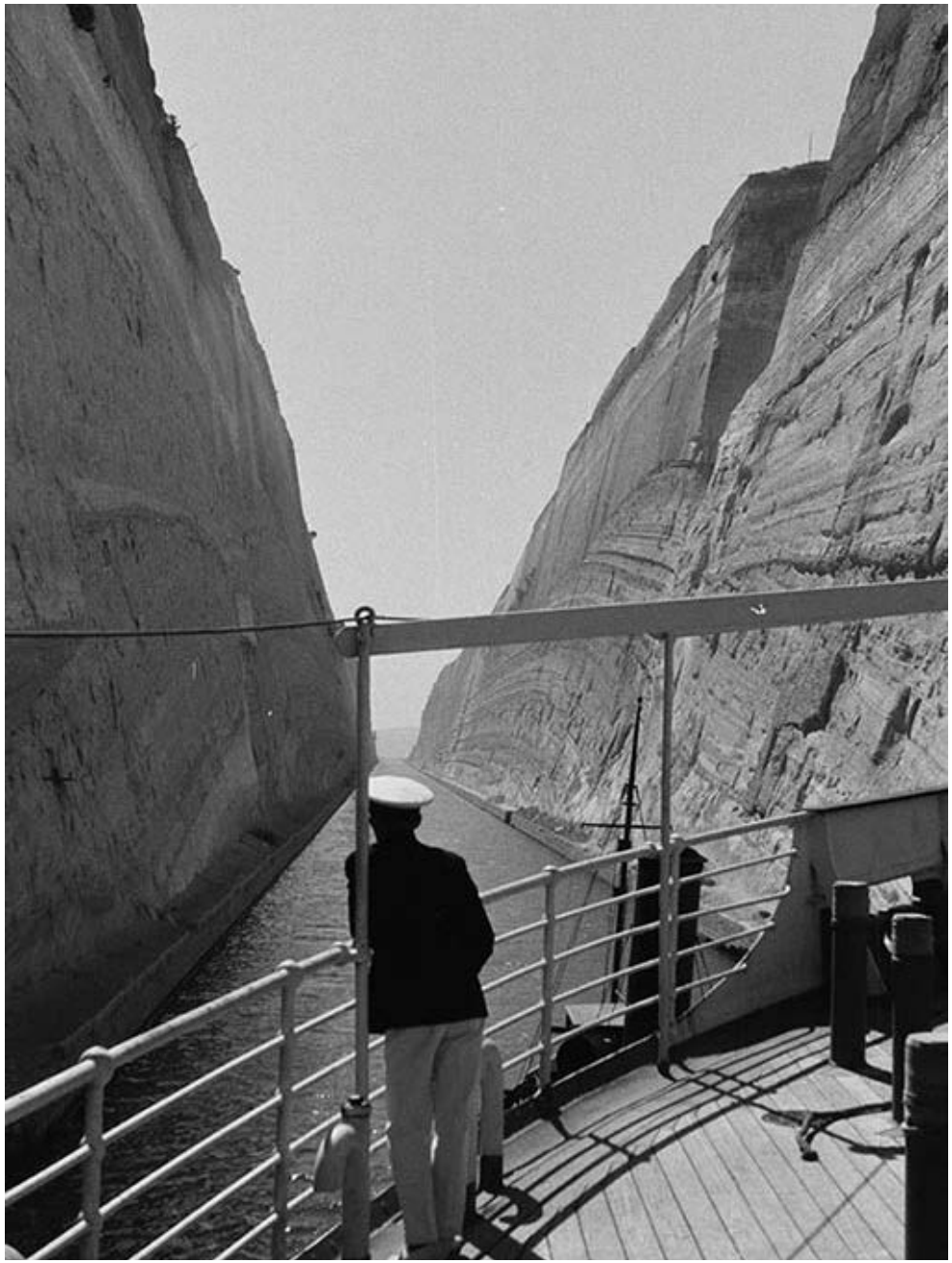
in Athen und das entspannte Ausflugs- und Badeprogramm in der Ägäis sorgten für eine intensive und einzigartige Stimmung, die auf eigenwillige Weise mit dem ambitionierten Arbeitsprogramm des Kongresses korrespondierte. An Bord der Patris II waren Leben und Arbeiten eins.

Der heutige Blick auf die Karten macht schnell deutlich, wie ideologisch und politisch gefärbt ihre Konzeption und Sprache ist. Morphologische und topographische Charakteristika der Stadträume sind weitgehend ausgeblendet, stattdessen dominiert die Vorstellung funktional homogener Gebiete. Gemischte Quartiere und Straßenzüge, wie man sie heute schätzt, sind aus ihnen nicht spezifisch ablesbar, und öffentliche Bauten wurden irritierenderweise als weiße Flecken dargestellt. Ebenso merkwürdig ist es, dass der Verkehr – immerhin die verbindende Funktion schlechthin – auf eine gesonderte Karte ausgelagert worden war. Ein Novum war diese Arbeitsweise der *CIAM* allerdings nicht. Schon seit dem frühen 20. Jahrhundert war die kartografische Stadtanalyse immer weiter verfeinert worden. Van Eesterens Verdienst war es, dieses fachspezifische Wissen für die Architekten handhabbar zu machen.

oben Le Corbusier (im weißen Hemd) schützt sich vor der brennenden Sonne
rechts Skeptisch hört Josep Lluís Sert den Erläuterungen Van Eesterens zu

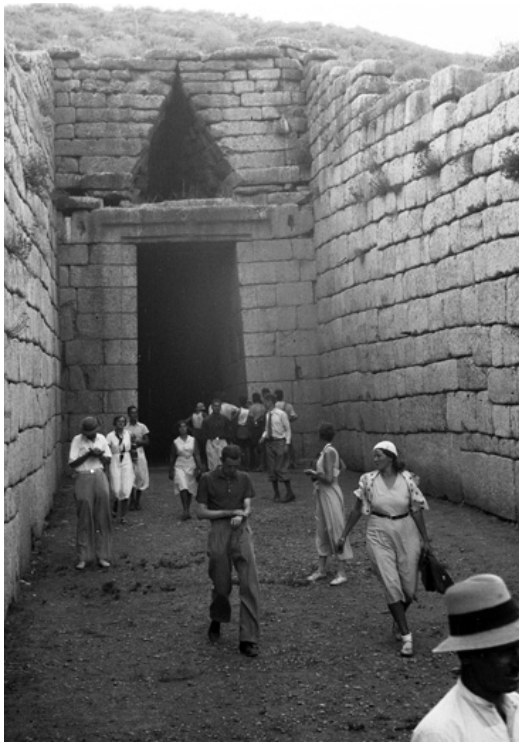
Die Karten gerieten nach dem Kongress schnell in Vergessenheit. Die *CIAM* hatte eine aufwändige Veröffentlichung geplant, doch nicht zuletzt die politische Entwicklung ließ alle gemeinsamen Publikationsanstrengungen im Sande verlaufen. Diese Leerstelle besetzte Le Corbusier mit seiner „Charta von Athen“, die er zehn Jahre später im Alleingang veröffentlichte und die die Wahrnehmung des Kongresses bis heute dominiert. In seiner wortgewaltigen Zuspitzung wurde der Text als offizielles Ergebnis gelesen, erst begeistert verehrt und später umso heftiger verdammt, denn er verdichtete die von der *CIAM* propagierte moderne Stadtplanung geradezu idealtypisch. Inwiefern dieses kleine Buch tatsächlich den internationalen Städtebau der Nachkriegszeit nachhaltig beeinflusst hat, oder vielleicht doch nur ein kleiner, schillernder Baustein in einem komplexen Gefüge aus Diskurs und Praxis ist, steht auf einem anderen Blatt. Die unendlich oft gescholtene Idee der städtischen Funktionstrennung war jedenfalls keine Erfindung der *CIAM*, sondern seit dem späten 19. Jahrhundert ein etabliertes Konzept der Stadtplanung.

Die Mythenbildung um den vierten *CIAM*-Kongress entwickelte auf jeden Fall ihre ganz eigene Dynamik, was nicht zuletzt an dessen einmaligem Setting lag. Denn als legendärer Kristallisationspunkt der Moderne ist das Treffen nur an Bord der Patris II denkbar. Was heute wirkt wie eine ideale Konstellation, war jedoch vor allem einer politischen Krisensituation geschuldet. Der Kongress sollte nämlich ursprünglich in Moskau stattfinden, denn viele Architekten blickten voller Sehnsucht in den Osten, auf die Potenziale der sowjetischen Modernisierungsbemühungen und die freie Verfügbarkeit des Bodens im Sozialismus. Doch die Diskreditierung der Moderne durch Stalin zwang die *CIAM* kurzfristig, einen alternativen Kongressort zu suchen. Kurzerhand entschied man sich für den Rückzug in die geschützte Umgebung eines Schiffs – unterwegs auf dem Mittelmeer, der Wiege der Zivilisation, nach Athen, dem Inbegriff der europäischen Polis.

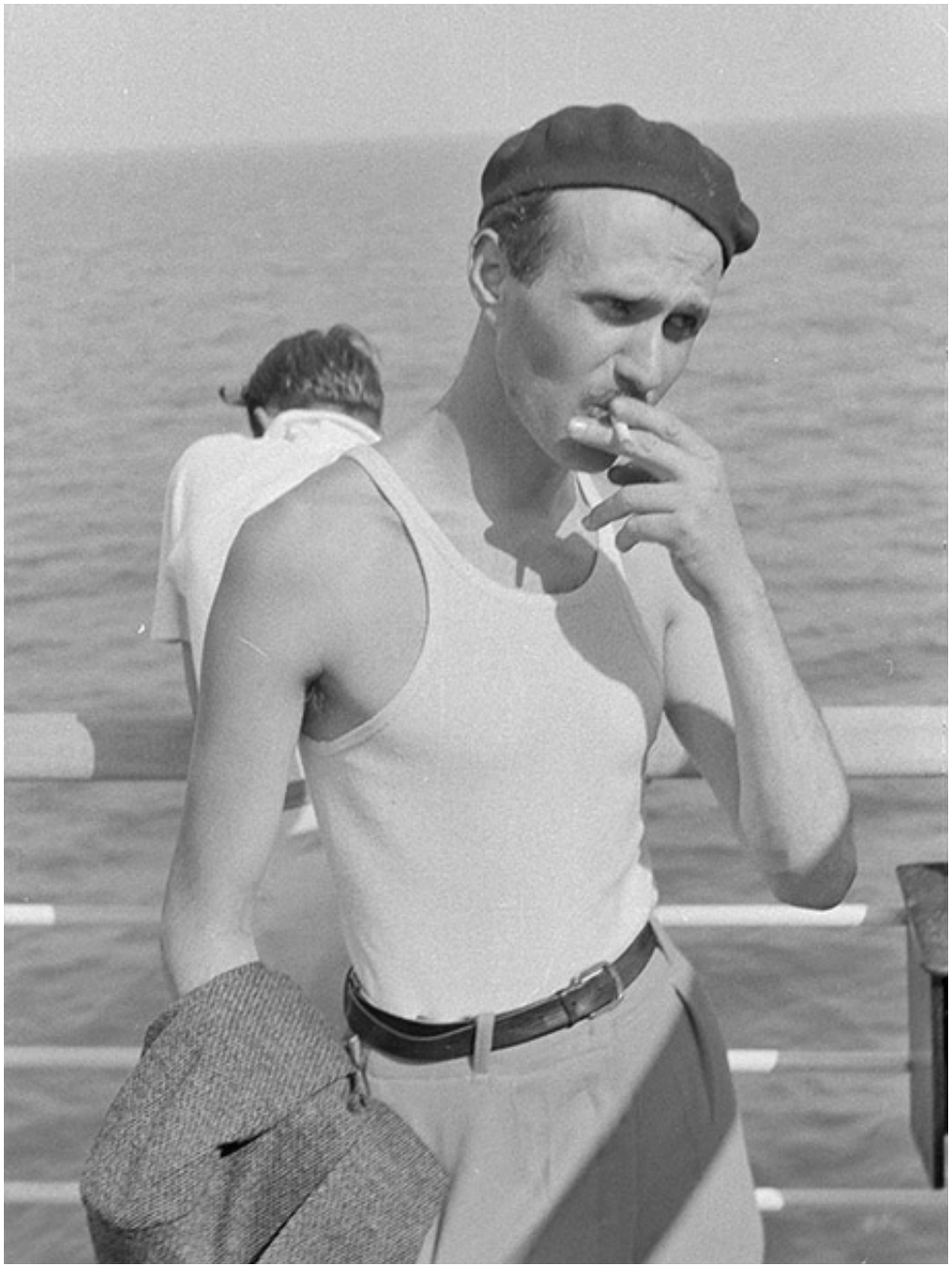


Die Patris II auf der Fahrt durch den Kanal von Korinth

Über die Wirkung der Seereise auf ihre Teilnehmer kann man letztlich nur spekulieren, aber die Weite des umgebenden Raums, die mit der Abstraktion der Karten korrespondiert, und die kartesische Perfektion des glatten Meeres, in der sich die Sehnsucht der Architekten nach dem bedingungslosen Neuanfang spiegelt, dürften die Atmosphäre ebenso geprägt haben wie die räumliche Intensität des Lebens auf dem Schiff. Zugleich markiert die Fahrt durch die Ägäis aber auch eine geographische und inhaltliche Verschiebung des Fokus der *CIAM*. Man wandte sich ab von der Mitte Europas und hin zur Méditerranée, zu den vernakulären Bauten der griechischen Dörfer mit ihren weißen Kuben, und den ur-architektonischen Idealen der antiken Tempel.



oben Charlotte Perriand, Josep Lluís Sert und Grete Hubacher diskutieren eine alternative Version des offiziellen Abschlussdokuments
links Im Auftrag der CIAM drehte László Moholy-Nagy auf dem Kongress einen Film



Kaum vorstellbar, dass der Kongress, hätte er in Moskau stattgefunden, ähnliche Spuren hinterlassen hätte. Auch für all jene, die nicht dabei sein konnten, beschwor das weiße Schiff das Bild einer Arche, auf der die Ideen der Moderne durch die schweren Stürme der Kriegsjahre kommen konnten. Und das nicht nur metaphorisch, denn die politischen Anspannungen und die erstarkenden Totalitarismen waren damals schon greifbar. Keine zwei Wochen zuvor war das von Ludwig Mies van der Rohe in Berlin noch notdürftig fortgeführte Bauhaus durch die Nazis zur Selbstauflösung gezwungen worden, und Walter Gropius – einer der zentralen Köpfe der *CIAM* – kam gar nicht erst nach Marseille, sondern war bereits in London, von wo aus er schließlich ins amerikanische Exil gehen sollte. Vor diesem Hintergrund war die Reise auf dem Schiff ein Moment der Zuflucht, der befreienden Distanzierung und der gedanklichen Klarheit. Das grenzenlose Meer und die mühelos dahingleitende Patris II wurden für kurze Zeit zum Resonanzraum des modernistischen Idealbilds einer besseren Welt, die mit den Mitteln der Architektur und Stadtplanung planbar sei.

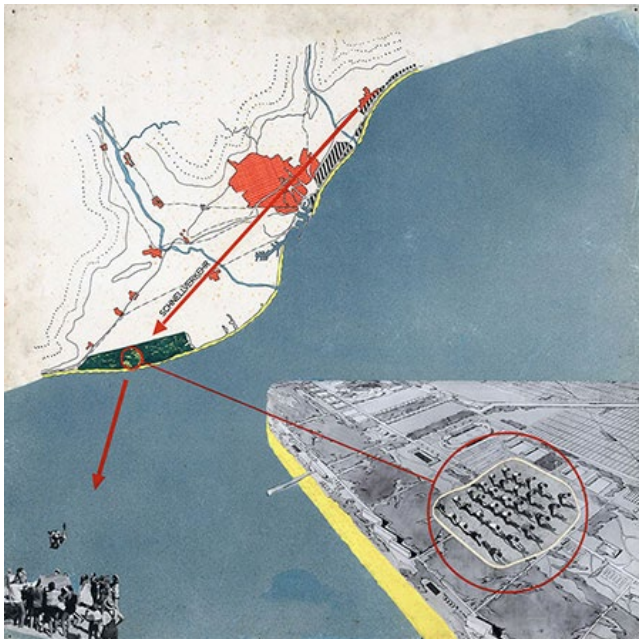
Es verwundert also nicht, dass der vierte *CIAM*-Kongress für ausnahmslos alle Teilnehmer zu einem zentralen biografischen Fixpunkt wurde. Unabhängig von den konkreten Ergebnissen zeigt sich darin die immense Relevanz des Kongresses als soziales Ereignis der Selbstvergewisserung und als eine Empfehlung für die Befähigung zu stadtplanerischer Arbeit. Die Fahrt durch das Mittelmeer, der transnationale Lern- und Diskussionsprozess und die elitäre Aneignung der Stadt verdichteten sich zu einer einmaligen Erfahrung, die sich umso tiefer in die eigenen Erinnerungen einbrannte, da kurze Zeit später die Welt im Chaos zu versinken begann. So unschuldig und entspannt wie an Bord der Patris II – voller avantgardistischer Energie und Klarheit, in naiver Selbstermächtigung und unbelastet von der Katastrophe des Zweiten Weltkriegs – war die moderne Stadtplanung nie wieder.

Giuseppe Terragni, Pietro Maria Bardi, der spätere Ehemann von Lina Bo, und Piero Bottoni auf Landgang in Griechenland

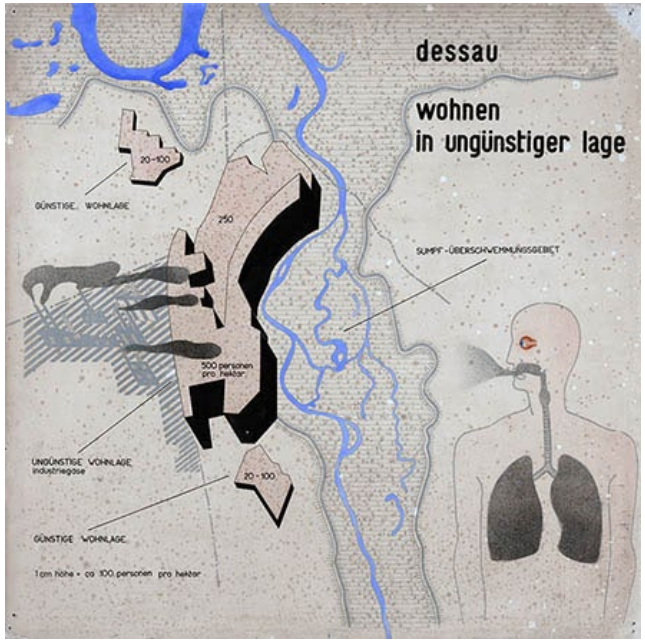
Gregor Harbusch *ist freischaffender Kunsthistoriker in Berlin. Von 2007 bis 2013 arbeitete er am gta Archiv der ETH Zürich, wo er unter anderem für das Forschungsprojekt zum „Atlas of the Functional City“ verantwortlich war. Er schreibt momentan seine Dissertation zum Berliner Architekten Ludwig Leo. Über diesen hat er zusammen mit dem Büro BARarchitekten eine Ausstellung kuratiert, die im Mai 2015 an der AA in London zu sehen sein wird.*

DIE AUSSTELLUNG VON 1935

Im Juni 1935 präsentierte die CIAM die Ergebnisse des vierten Kongresses im *Stedelijk Museum* in Amsterdam. In der Ausstellung wurden nicht nur die 34 Stadtanalysen gezeigt, sondern außerdem über 30 Bildtafeln, auf denen die Ergebnisse und Forderungen des Kongresses in plakativer Bildsprache kommuniziert wurden. Die Ausstellung war ein großer Erfolg beim breiten Publikum. Die anschließende Publikation des gesamten Materials scheiterte jedoch.



Entwurf der spanischen CIAM-Gruppe für eine Sport- und Freizeitstadt am Strand südwestlich von Barcelona

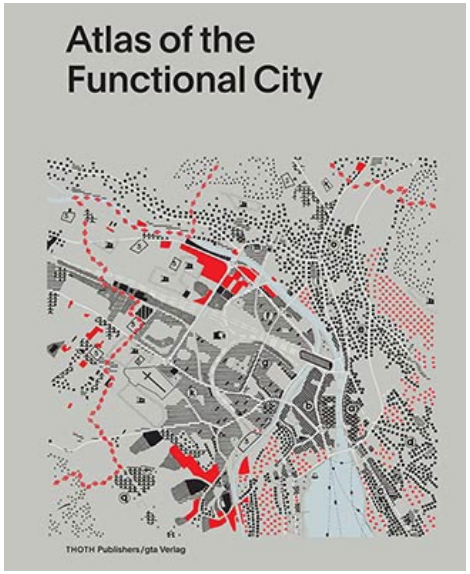


Die Tafel illustriert die Belastung Dessaus durch die Abgase der Industrieanlagen westlich der Stadt

Um die Altstadt von Bern aufzulockern, wollte die Schweizer CIAM-Gruppe eine gesamte Häuserzeile abreißen. Das Viertel ist heute Weltkulturerbe

ATLAS OF THE FUNCTIONAL CITY

Der legendäre vierte Kongress der CIAM im Jahr 1933 war der „Funktionalen Stadt“ gewidmet. 34 Städte wurden nach einem festgelegten Schema kartografisch erfasst und konnten so vergleichend analysiert werden. Im „Atlas of the Functional City“ wird das gesamte überlieferte Material erstmals systematisch zusammengeführt, publiziert und kritisch diskutiert.



Atlas of the Functional City. CIAM 4 and Comparative Urban Analysis

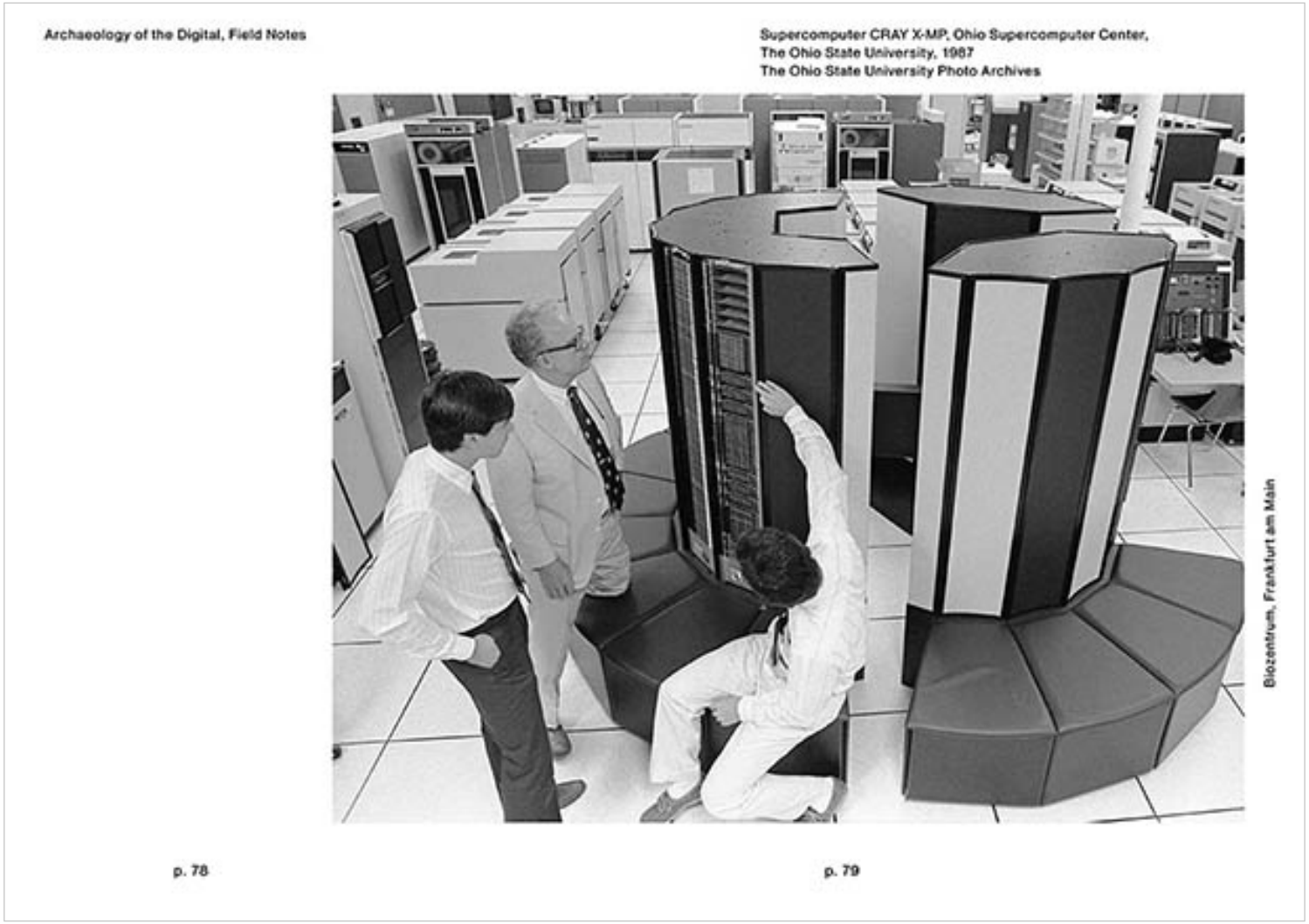
EFL Stichting, gta Archiv/ETH Zürich (Hg.)
Gestaltung und Infografik: Studio Joost Grootens
Bussum, Zürich: Uitgeverij THOTH / gta Verlag,
2014, 480 Seiten, 750 Abbildungen

Lesen Sie das große
Designlines-Special
zur imm cologne 2015
unter
www.designlines.de
Designlines

GREG LYNN: ARCHÄOLOGIE DES DIGITALEN

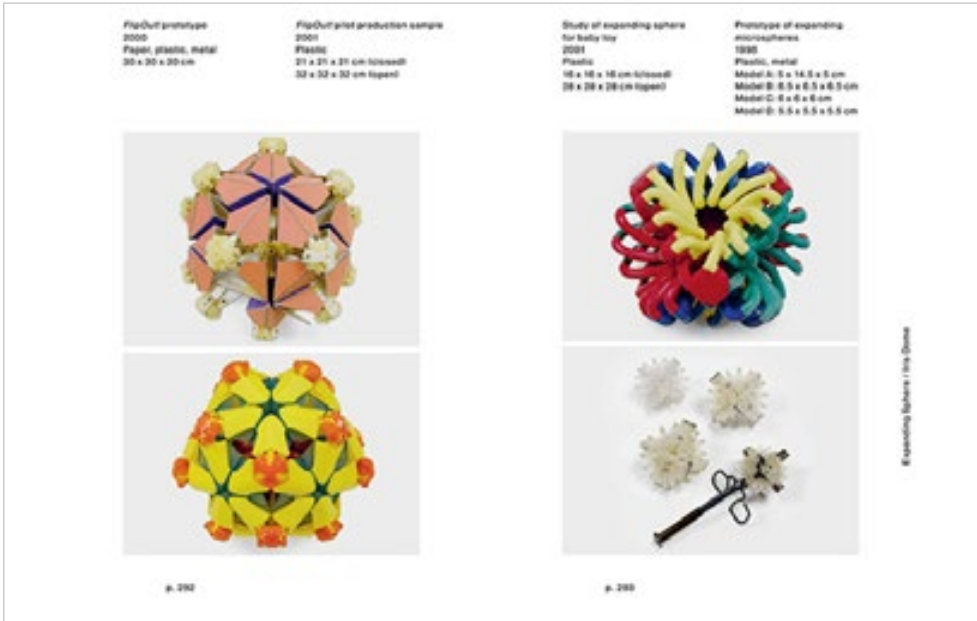
VON MORITZ SCHEPER

Das *Canadian Centre for Architecture* geht seit einiger Zeit in mehreren Ausstellungsprojekten der Frage nach, welche tiefgreifenden Umwälzungen die digitalen Hilfsmittel in Planung und Gestaltung auf dem Feld der Architektur eingeleitet haben. Der Architekt, Philosoph, Science-Fiction-Autor und Kurator Greg Lynn versucht nun mit dem ausstellungsbegleitenden Reader *Archaeology of the Digital: Peter Eisenman, Frank Gehry, Chuck Hoberman, Shoei Yoh* den Grundstein für eine digital sensibilisierte Architekturgeschichtsschreibung zu legen. Dazu führt Lynn in vier Pionierprojekte ein, in deren Verlauf in signifikantem Umfang digitale Techniken eingesetzt wurden: Gehrys *Lewis Residence*, Eisenmans Biozentrum, Hobermans *Expanding Sphere* sowie Yohs Sportkomplex in Odawara. Nicht nur wird jedes dieser Projekte ausführlich über sämtliche Planungsstadien hinweg porträtiert, der Herausgeber hat zudem mit einem Großteil der Beteiligten Interviews geführt, und daraus eine *„Oral History“* vom Einzug des Binärcodes in die Architektur kompiliert, wobei der Fokus stark auf den Projekten von Gehry und Eisenman liegt.



Man mag Lynn vorhalten, dass er die Verbindung von Architektur und Computer mit Frank Gehrys Lewis Residence (Projektphase 1989-95) historisch sehr spät verortet, sind doch Beziehungen zwischen Kybernetikern und Architekten bereits für die 1960er-Jahre verbürgt. Allerdings drängten erst ab den späten 1980er-Jahren architektonische Forschungs- und Entwicklungsfirmen auf computerbasierte Lösungen, wodurch das Digitale von einer Spielerei zum ernsthaften Instrument in der Umsetzung bestimmter architektonischer Visionen wurde. Während der sieben Jahre dauernden Planungsphase der Lewis Residence beispielsweise stellte sich die bisherige Arbeitsweise des Büros als unzureichend heraus, wie mehrere Beteiligte zu Protokoll geben. Die komplexen Eigenarten der organischen und zoomorphen Formen waren schlicht zu komplex, um sie per Hand in zweidimensionale Zeichnungen zu übertragen. Erst als samtene, mit flüssigem Bienenwachs mühevoll stabilisierte Modelle von 3D-Scannern abgetastet werden konnten, schritt die Realisierung des Projekts voran. Die im Zuge der Interpretierbarkeit des Scanmaterials entstandene Gestaltungssoftware war zugleich die Geburt des Softwarestandbeins von Gehrys Büro, Gehry Technologies.

Noch deutlicher ist Peter Eisenmans



Entwurf für das Biozentrum der Frankfurter Goethe-Universität ein Produkt des digitalen Zeitalters. Eisenman schwebte vor, mit fraktaler Geometrie zu arbeiten, orientiert an den Polynucleotidketten eines DNA-Moleküls. Die Bauvolumen sollten sich, dem generativen Prozess von Fraktalen und DNA-Molekülen anpassend und prinzipiell ewig erweiterbar, über das Gelände verteilen. Eisenman erkannte schnell, dass er seine Idee, einen generativen Prozess in Architektur zu überführen, nicht zeichnen konnte und zog Chris Yessios vom Fractal Studio der Ohio State University hinzu, der damals an einem Prototyp des Designprogramms FormZ arbeitete. In den folgenden Monaten wurden Zeichnungen und Software nahezu täglich überarbeitet, sodass am Ende des Projekts nicht nur ein (später nicht realisierter) Bau stand, sondern ebenfalls ein nahezu marktreifes Programm. Die Vorstellungen und Anforderungen der Planer hatten auch in diesem Falle zur Produktion von Architektursoftware geführt.
Beide Fälle, die Lewis Residence ebenso wie das Biozentrum, zeigen, wie digitale Arbeitsweisen zwei Projekte ermöglichten, die ohne Unterstützung des Computers nicht in dieser Radikalität realisierbar gewesen wären. Gehry hätte seine Formensprache auf ein weniger exzentrisches Ausmaß zurückschrauben müssen, und Eisenman hätte seinen Wettbewerbsbeitrag, der im Endeffekt computergenerierte Form ist, komplett umwerfen müssen. Andererseits übten die Architekten in beiden Fällen aktiven Einfluss aus auf die Konstruktion computerbasierter Lösungsmodelle, die nach ihren Vorstellungen programmiert wurden. Ob damit nun eine neue architekturhistorische Epoche angebrochen ist, sei dahingestellt. Dennoch hat Greg Lynn mit seiner Archäologie des Digitalen wertvolle Grundlagenarbeit geleistet, die allein schon wegen der ausführlichen Projektvorstellungen lesenswert ist.

Archaeology of the Digital: Peter Eisenman, Frank Gehry, Chuck Hoberman, Shoei Yoh

Hrsg.: Greg Lynn
Sternberg Press, Berlin 2013
Englisch, 396 Seiten, Softcover, 29 Euro

www.sternberg-press.com

HE'S JUST WALKIN'
EIN INTERVIEW MIT MATT GREEN

VON BETTINA KRAUSE

Foto:

Vor drei Jahren beschloss Matt Green, Job und Wohnung zu kündigen, um sich nur noch einer Mission zu widmen. Der 34-jährige möchte einmal alle Straßen New Yorks ablaufen. Auf www.imjustwalkin.com dokumentiert er seinen 12.000 Kilometer langen, außergewöhnlichen Spaziergang. Sehenswürdigkeiten im herkömmlichen Sinn interessieren ihn nicht.

Seit dem 1. Januar 2012 laufen Sie jeden Tag mehr als 12 Kilometer durch New Yorks Straßen, bis Sie voraussichtlich Mitte 2016 jede Straße der Stadt einmal durchquert haben. Wie kamen Sie auf diese Idee?
Matt Green: Ich habe bereits 2010 die USA zu Fuß durchquert. Damals bin ich in 152 Tagen von Rockaway Beach in New York nach Rockaway Beach in Oregon gelaufen. Das waren 3.100 Meilen von der Ost- zur Westküste, ungefähr 20 Meilen pro Tag. Danach wollte ich auf keinen Fall, wie es ursprünglich geplant war, wieder zurück an den Schreibtisch, sondern weiterlaufen. Ich hatte schon eine Weile in New York gelebt und war interessiert daran, mehr von der Stadt zu sehen als nur mein

Viertel. So entstand die Idee, einmal alle Straßen der Stadt abzulaufen.

Wie stehen die beiden Projekte in Beziehung zu einander?
Gewissermaßen ist das Laufen in New York jetzt das Gegenstück zum ersten Projekt, bei dem ich ja einer geraden Linie gefolgt bin. Aber es gibt überraschend viele Natur-Momente in dieser Stadt. Für mich macht es keinen Unterschied mehr, ob ich mich in der Stadt oder in einer ländlichen Gegend bewege, das fühlt sich alles sehr ähnlich an.

Gehen Sie bei der Auswahl der Wege denn systematisch vor?
Ich habe diese digitale Karte, in die ich jeden Tag meinen zurückgelegten Weg eintrage. Dort schaue ich morgens, wo ich noch nicht war – und was am einfachsten von dort zu erreichen ist, wo ich übernachtet habe. Ich schlafe ja bei Leuten, die ich unterwegs kennenlerne. Mehr plane ich nicht.

Haben Sie einen bestimmten Fokus?
Ich fotografiere zwar alle 9/11-Memorials und Frisörläden, die in ihrem Schriftzug ein „Z“ statt eines „S“ verwenden – aber mehr nur aus Spaß, davon gibt es unzählige. Ansonsten achte ich auf keine speziellen Dingen. Ich fotografiere, was mir auffällt: Manchmal ist das eine Person in einem verrückten Outfit, ein lustig dekorierter Vorgarten oder eine versteckte geschichtliche Begebenheit, die ich dann später nachschlage. Ich verbringe fast mehr Zeit damit, über solche Dinge zu forschen und auf meinem Blog zu dokumentieren, als mit dem Laufen.

Was bedeutet Identifikation mit der Stadt und sich zuhause zu fühlen?
Wenn man keine sichere Festung mit all seinen Habseligkeiten hat, macht es das schwer, sich irgendwo anders zuhause zu fühlen. Weil ich das nicht habe, fühle ich mich überall zuhause: egal, wo ich bin.

In Ihrem *TED*-Talk verlgeichen Sie die Stadt mit einer Person. Können Sie New York charakterisieren?
Es ist ja so: Je besser man jemanden kennt, umso einfacher müsste man ihn charakterisieren können. Das Gegenteil ist der Fall. Denn je mehr Zeit man mit ihm verbringt, umso deutlicher stellt man fest, wie unterschiedlich er sein kann, wie viele Gegensätze er in sich trägt. Das macht es schwierig, jemanden zu charakterisieren. Jede Art von Beschreibung wäre nicht ausreichend. Das gleiche gilt auch für New York. Die Stadt ist einfach zu komplex.

Lernen Sie, während Sie durch New York laufen, eigentlich mehr über die Stadt oder über sich selbst?
Ich habe jede Menge Geschichte und Geschichten über New York gelesen und bei meiner früheren Arbeit im Ingenieurbüro alles über ihre Infrastruktur gelernt. Aber wenn ich unterwegs bin, lerne ich viel mehr über mich selbst, als über die Stadt.

Was können oder sollten Architekten und Stadtplaner von Ihnen lernen?
Architektur und Stadtplanung sind wichtig, weil sie den Orten eine Form geben. Genauso wichtig oder vielleicht noch wichtiger ist aber die Einstellung der Leute, die dort leben. Man kann lange darüber reden, eine Gegend fußgängerfreundlich zu gestalten. Wenn die Leute aber keine Lust haben rauszugehen, bringt das alles nichts. Für mich sind Orte, die überhaupt nicht fußgängerfreundlich sind, am interessantesten. Schöne, ebenmäßige Gehwege werden schnell langweilig. Also würde ich Planern und Architekten wohl empfehlen, solche Orte zu erhalten und Leute dazu zu ermutigen, dort rumzulaufen und neugierig auf die Abenteuer zu sein.

Haben Sie denn einen Lieblingsplatz in New York?
Nein, aber die Sache mit der Topografie fasziniert mich. Wenn Leute an New York denken, meinen die meisten, die Stadt sei flach. Es gibt aber Gegenden zum Beispiel in Upper Manhattan oder in Staten Island, die sind extrem hügelig. Dort hat man neue, unerwartete Perspektiven auf die Stadt. Außerdem gibt es hier viele tolle Strände. Und das ist es eben: Man denkt nicht an Hügel oder Strände, wenn man an New York denkt.

Matt Green (34) entwarf als Tiefbauingenieur in New York Straßen, bis er Anfang 2010 beschloss, eine Auszeit zu nehmen und zu Fuß die USA zu durchqueren. Nach seiner Rückkehr wollte er nicht zurück an den Schreibtisch. Seither läuft er täglich systematisch die Straßen seiner Stadt ab.
www.imjustwalkin.com

VERGANGENHEIT IN DER ZUKUNFT

Die Technologie verändert das Bild der Stadt – in Zukunft noch mehr, als wir uns vorstellen können. Der russische Grafikdesigner Evgeny Kazantsev zeichnet diese in seiner Collagen-Serie „Past in the Future“ als Synthese realer Schauplätze und weiterentwickelten Objekten unserer Zeit: wie zum Beispiel Drohnen-Container. // www.behance.net/ekatin