

Showtime!

Ó rodas, ó engrenagens, r-r-r-r-r eterno!
Álvaro de Campos

I Will ein Automobilhersteller bei Presse, Fans und Kundschaft Punkte sammeln, schickt er ein Showcar auf die Messe. Das schon leicht angestaubte Wort stammt aus den 50ern, als Detroit Boomtown war und die dortigen Hersteller sich in einem gigantischen Geldvernichtungsfeldzug gegenseitig mit den ausgefallensten, überdrehtesten, abenteuerlichsten Entwürfen und Einzelstücken überboten. So grandios wurde in der Branche seither nie mehr geklotzt. Die Showcars von heute strahlen bei weitem weniger ökonomische Todessehnsucht aus und die Firmen, vor allem die deutschen, sprechen auch lieber von "Studien", vermutlich weil es seriöser klingt. Das ändert aber nichts am Prinzip. Showcars mögen loser oder enger in die industrielle Verwertungskette eingebunden sein, mehr oder weniger als Experimentierfeld für künftige Entwicklungen dienen, sie sind doch vor allem eins: gute



Laune auf Rädern. Manche sind kraftstrotzende Rennmaschinen, andere aus Übermut und Überstunden im Designstudio geboren, wieder andere kommen aus dem Zauberkasten mechanophiler Elektronikfreaks. Gemeinsam ist ihnen allen, dass sie nur höchst entfernt etwas mit der regulären Produktion zu tun haben. Auch in der extravagantesten Modellpalette bilden sie deshalb eine Kategorie eigenen Rechts. Sie müssen weder praktisch sein noch wirtschaftlich, nicht serienfähig und auch nicht alltagstauglich, sie müssen keine restriktiven Sicherheitsstandards erfül-

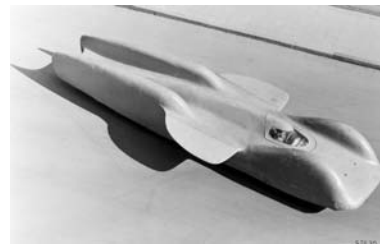
len, ja sie müssen unter Umständen noch nicht einmal zur Fortbewegung geeignet sein. Der einzige Zweck, den sie auf keinen Fall verfehlen dürfen, besteht darin, Aufsehen zu erregen, Begehren, Schaulust, Leidenschaft zu wecken.

II Das Funktionsprinzip des Showcars ist die Überbietung des Gewöhnlichen. Zwar versucht jeder Hersteller, diese Qualität auch für seine reguläre Produktpalette zu reklamieren. Doch diese Rechnung geht nur selten auf. Schließlich weiß jeder, dass sich die zahllosen Modelle auf dem Markt im Grunde nur sehr oberflächlich voneinander unterscheiden. Auch das vermeintlich exklusivste Serienfahrzeug ist das Resultat einer langen Reihe von Kompromissen, an deren Beginn kühne Ingenieurvisionen und aufregende Designerträume standen, die danach schrittweise auf den kleinsten gemeinsamen Nenner aus Wirtschaftlichkeit, Produktionsrück-sichten, Absatzprognosen und Marketing-konzepten eingedampft wurden. In diesem Umfeld Blech gewordenen Sachzwangs steht das Showcar für den Glauben an das satte Glück des Lustprinzips, die leidenschaftliche Hingabe an die Verwirklichung einer Idee um ihrer selbst willen.

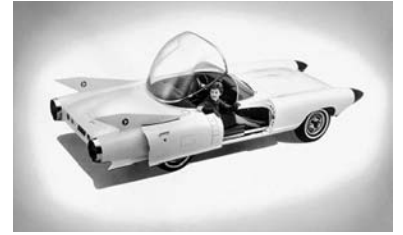


Welch hypnotischer Sog von dieser Verheißung ausgeht, kann man an den glänzenden Augen der Trauben (in der Regel männlicher) Schaulustiger ablesen, die die Showcars auf jeder Messe umla-

gern. Man könnte es sich einfach machen und diese aufmerksamkeitsabsorbierende Wirkung dem Fetischcharakter zuschreiben, der nach Marx angeblich jeder Ware eignet. Doch Showcars sind keine Ware. Zum Geheimnis ihrer Aura gehört, dass sie selbst gerade nicht käuflich sind. Das selbstvergessene Staunen, das sie auslösen, ist strukturell ästhetischer Natur. Es honoriert die Selbstzweckhaftigkeit des jeweiligen Objekts der Begierde durch die ebenso selbstzweckhafte Verengung eines Blicks, der nur die Lust als solche im Auge hat, alle anderen Kriterien dagegen vollständig ausblendet: Ein Showcar ist ein Fanspielzeug, ein Liebhaberobjekt, ein Auto-Erotikum. Man kann es nicht mit der regulären Produktion, sondern allenfalls mit anderen Showcars vergleichen – aber wer möchte schon eine Leidenschaft gegen eine andere verrechnen? Es dagegen an Kriterien wie Benzinverbrauch, Sicherheit oder auch Wirtschaftlichkeit messen zu wollen, hat etwas zwanghaft Spielverderberisches – entweder man teilt den Spaß, oder eben nicht.



Es ist nur allzu verständlich, dass Automobilfirmen gern so viel wie möglich aus diesem reinen, von Nebengedanken unbelasteten Quell des Begehrens schöpfen würden. Und genau darum funktionieren zeitgenössische Automobilmuseen nach dem gleichen Prinzip, ob sie nun in Stuttgart Zuffenhausen stehen oder in Untertürkheim, in der Dieselstraße in Wolfsburg oder in München Milbertshofen. Ihr außergewöhnliches Äußeres, das lärmend Spektakuläre ihres Auftritts, ihre raumsprengenden Dimensionen, die Betonung des Solitären, die extravagante Formensprache, die ungewöhnliche Materialität der Außenhaut, der ostentative Einsatz bautechnischer Höchstleistungen, die bewusst in Kauf genommene Beziehungslosigkeit zu ihrem Umfeld, die sie wirken lässt, als wären sie nicht mühselig arbeitsteilig geplant und umgeplant und wieder umgeplant worden, sondern über Nacht aus einem Guss vom Himmel gefallen – all das sind nicht die Nebenprodukte einer übergeordneten Gestaltungsidee, sie sind die Gestaltungsidee. Automobilmuseen sind architektonische Showcars, faszinierende Schaustücke, die durch programmatische Überbietung des Normalen sprachlos machen sollen.



Dass Architekten und Auftraggeber den eingebauten Wow!-Effekt als sicheren Beweis des Gelingens werten, kann man ihnen nicht verdenken. Es wäre nachgerade absurd, etwa das sprachlose Staunen, das der steil über die Traufflinie der umliegenden Gebäude aufragende Baukörper in Zuffenhausen wohl bei den meisten Besuchern auslösen dürfte, nicht als Indiz dafür zu werten, dass den Architekten hier ein außergewöhnliches Schauerlebnis gelungen ist. Und doch sind es genau diese Qualitäten, die einen an diesem speziellen Ort nachdenklich stimmen. Das optische Ausrufezeichen, das der Bau dadurch setzt, und mit dem er sich dem zweiten Stuttgarter Solitär, dem Daimler Museum, selbstbewusst entgegenstellt, lenkt den Blick ja nicht etwa weg von seinem unmittelbaren Umfeld. Im Gegenteil. Es lässt dessen Trostlosigkeit nur umso spürbarer werden. So mischt sich in die Faszination über all den hingebungsvollen Aufwand zugleich ein diffuses Unbehagen über den Gesamtkontext eines solchen Projekts: Wo liegt der Sinn darin, Fantasiebeiträge für ein superlativisches Monument der Imagepflege in Beton zu gießen, während die umliegenden Produktionsanlagen, Lagerhallen, Büros und Verkaufsräume derselben Firma eine urbanistische Katastrophe darstellen, aus deren Unwirtlichkeit man nach dem Besuch des Museums augenblicklich schreiend fortrennen würde, müsste man nicht noch auf die S-Bahn warten, die ironischerweise die einzig vernünftige Anbindung an das Stadtzentrum darstellt.

So schwer es ist, dieser Frage auszuweichen, so schwer ist es auch, ihr gerade in diesem besonderen Fall Gehör zu verschaffen. Denn natürlich ist die große Geste, mit der die Architekten das Gebäude in Szene gesetzt haben, durchaus eine legitime Antwort auf die gesichtslose Unübersichtlichkeit der Gewerbeflächen, vor deren Hintergrund es sich abheben soll.



Mercedes-Benz Museum, UNStudio



Porsche Museum, Delugan Meissl



BMW Welt, COOP Himmelb(l)au

Es wäre vermutlich wenig gewonnen, hätten sie sich formal dezent zurückgenommen, anstatt auf spektakuläre Wirkung zu setzen. Ihr Plan orientiert sich also an nachvollziehbaren Richtwerten und er geht innerhalb dieses engen Rahmens weitgehend auf. Ob die darüber hinaus greifende Sinnfrage mit dieser Feststellung aber auch schon erledigt ist, darf bezweifelt werden. Dass man ihr trotz – oder womöglich sogar gerade wegen – des eindrucksvollen Auftritts nicht auskommt, belegt vielmehr, wie problematisch es ist, sich bei der Beurteilung von Architektur auf das Lob des selbstzweckhaft Gelungenen zu beschränken.



III

So kompromisslos wie das Äußere präsentiert sich auch der Innenraum und das aus gutem Grund. Ein Automobilmuseum muss schließlich, neben der symbolischen Aufwertung des Agglomerats lieblos hingeworfener Zweckbauten und trostloser Verkehrsschneisen, das in Firmenprospekten euphemistisch "Standort" genannt



wird, noch eine zweite Funktion erfüllen. Im Ideolekt der Marketingabteilung spricht man gern davon, man wolle die Besucher eine "Zeitreise" antreten, "Geschichte hautnah erleben" und nebenbei der "Firmenphilosophie" begegnen lassen. In Klartext übersetzt: Das Museum soll nicht nur die attraktiven Selbstläufer unter den Exponaten, es soll möglichst alle Produkte der Firma von ihrer Gründung bis in die Gegenwart so effektiv in Szene setzen, dass dem Publikum vor Staunen der Mund offen stehenbleibt.

Die museale Strategie, auf die alle Automobilmuseen dabei mit leichten Varianten setzen, ist eine Adaption des Präsentationsmodells, das Anfang des 19. Jahrhunderts für Gemälde- und Skulpturengalerien entwickelt wurde, dann aber nicht umsonst sehr schnell auch Kaufhausdesigner und Schaufensterdekorateure begeisterte. Es beruht auf dem einfachen Prinzip der Verklärung durch Dekontextualisierung: Man isoliert, was man zu zeigen hat, möglichst vollständig aus seinem lebensweltlichen Zusammenhang und inszeniert es aufwendig als Preziose von selbstzweckhafter Schönheit. Im Porsche Museum geschieht das in einer derart forciert ästhetisierenden Atmosphäre, dass die historische Dimension des musealen Anliegens dabei weitgehend auf

der Strecke bleibt. Das Zusammenspiel von monumentaler Größe, interessanten Blickachsen, ausgefeilter Lichtregie, synthetisch körperlosen Materialien, makelloser Sauberkeit und handwerklicher Perfektion schickt die Besucher nicht etwa, wie angekündigt, auf eine "Zeitreise" in die Firmengeschichte, sondern transponiert sie vielmehr in eine Sphäre des zeitlos Irrealen. Wie das Gebäude wirken auch die darin präsentierten Fahrzeuge, als wären sie fertig aus einem Ei geschlüpft. Selbst die klassischen Rennwagen, die doch immerhin seinerzeit von ihren Fahrern schweißnahtsprengend gemartert wurden, sind allesamt hochnotpeinlich luxusrestauriert und erstrahlen nun hochglanzpoliert wie frisch aus der Lackiererei. Dass man über die vermutlich hochinteressanten, sicher aber hochkomplexen Zusammenhänge von Entwicklung und Serienfabrikation, trotz aller Schaukästen und Infoscreens, erstaunlich wenig erfährt, komplettiert den Eindruck traumhafter Kontextlosigkeit.

Auch hier geht das Kalkül auf: Derart radikal losgelöst aus der prosaischen Wirklichkeit verlieren die Autos tatsächlich für Momente alle Erdschwere und werden zu reinen Schaustücken. Man mag einwenden, dass der Effekt mittlerweile bereits reichlich abgenutzt sei. Schließlich gestaltet jedes mittelgroße Kundencenter heute seine Verkaufsräume nach dem gleichen Prinzip. Doch mit der Wucht, mit der das Schauspiel hier in Szene gesetzt wird, können sie natürlich nicht mithalten. Nicht nur die spektakulären Rennmaschinen, auch die Modelle von der Stange profitieren von der nobilitierenden Inszenierung. Strahlend schön stehen sie im hellen Licht der Raumfluchten, selbstgenügsam, unantastbar, stillgestellt,



gereinigt vom Verdacht des Merkantilen, von Dreck, Lärm, Abgasen, Rost, Staub, Beulen, weitab von Verkehrsstaus, Pannen, Parkplatznot, Nötigung, Unfallflucht, Rückreiseverkehr, Benzinpreiserhöhung, eine blankgeputzte Schar mobiler Skulpturen von klassischer Linienführung.

Edle Einfalt, stille Größe – so lange man das Gebäude nicht verlässt, könnte man fast daran glauben.

Christian Demand

Concept Cars von links nach rechts:

- Buick Y-Job, 1938, erstes Concept Car
- Porsche Typ 64, 1939
- Mercedes T80, 1939, "Silberpfeil", sollte alle Geschwindigkeitsrekorde brechen, wurde wegen Kriegsbeginn nie gebaut
- Ford Atmos, 1954
- Cadillac Cyclone, 1959
- Chevrolet Corvette SR-2, 1956
- Chevrolet Corvette C2 Sting Ray Split Window, 1963
- Concept Car BMW Turbo, 1972

Steel-Richtung.



ARCH+ im Darwinjahr – Diskussion um Heft 188



Sowohl Stephan Trüby wie auch Michael Hensel und Achim Menges sind ständige Mitarbeiter der Zeitschrift.

Der Forschungs- und Ideenwettbewerb „Simple Systems – Complex Capacities“ wurde auf der Grundlage von ARCH+ 188 ausgeschrieben. Die 2. Phase der Bearbeitung wird derzeit von Hensel/Menges mit betreut.

JUNK SCIENCE Eine Kritik der ARCH+ 188

Von der niederländischen Künstlerin Madelon Vriesendorp stammt eine „Theorie des Missverständnisses“, die im Wesentlichen eine Anekdote über Peter Eisenman ist. Immer wieder, so Vriesendorp, passiere Eisenman das Gleiche, wenn er zu Vorträgen berühmter Philosophen geht: Noch im ersten Drittel nicke der Architekt ein, schlafe alsbald fest und erwache erst wieder zum Finale. Munter geworden, verklebe er dann im Geiste das Vortragsende unter Auslassung des Mittelteils direkt mit dem Vortragsanfang – und brilliere am nächsten Arbeitstag als gebildeter Architekt. Eisenmans Tiefschlaf-Triumphe, empfiehlt Vriesendorp, sollten uns Vorbild sein. Denn Missverständnisse seien notwendig, um einen eigenen künstlerischen Weg zu finden. Nur die Verknennung, nicht das richtige Verstehen habe „mit einem Selbst“¹ zu tun. Dass Vriesendorp kürzlich realisierte, dass ihre Anekdote gar

nicht stimmt – sie hatte offenkundig Eisenmans mutwillige Fehllektüre der Schriften Jacques Derridas, die ihr einmal von Charles Jencks übermittelt worden war, mit der eigenen Erinnerung an das Vortragsnickerchen einer angesehenen Physikprofessorin überlagert –, tut ihrer Theorie kein Abbruch. Denn gibt es einen besseren Beweis gelingender Selbstversicherung als die Verfertigung einer Theorie des Missverständnisses, die ihrerseits auf einem Missverständnis aufbaut?

Die falsche Eisenman-Anekdote Madelon Vriesendorps ist weitaus mehr als der Existenzbeweis einer Künstlerin. Sie taugt auch als eine überraschend präzise Statusbeschreibung zeitgenössischer Architekturtheorie. Ich missverstehe, also bin ich: Dieser Satz gilt nicht nur für die Derrida- und vor allem Gilles-Deleuze-Missverständnisse Eisenmans, dem wohl einflussreichsten Architekturtheoretiker der letzten zwei Jahrzehnte; dieser Satz gilt beispielsweise auch für die Georges-Bataille-Missverständnisse Bernard Tschumis, für die Maurice-Halbwachs-Missverständnisse Aldo Rossis oder für die Claude-Lévi-Strauss- und Martin-Buber-Missverständnisse Aldo van Eycks.² Wenn Architekturtheorie nicht als reine Architekturhistoriographie betrieben wird, dann fällt es schwer, darin mehr als charmant-verquere Belesenheitszeugnisse vielbeschäftigter Architekten zu erblicken. In Anspielung an eine populär-philosophische Buchreihe (*Platon für Gestresste* etc.) könnte das Gros der architekturtheoretischen Produktion des ausgehenden 20. Jahrhunderts unter folgenden Titeln neu aufgelegt werden: *Deleuze von Gestressten*, *Bataille von Gestressten*, *Halbwachs von Gestressten* etc. Dass jedoch im Zuge dessen in den letzten Jahren ein architekturtheoretisches Milieu entstanden ist, das zwar die hastigen Theorie-Importe von Architekten übernommen hat, aber ansonsten gar nicht erst ans Bauen denkt, ist ein Problem, das an dieser Stelle nicht näher analysiert werden kann.

Man könnte nun die ARCH+ 188, die von den deutschen Architekten Michael Hensel (einem „Kid“ des „Eisenman-Kid“ Jeff Kipnis) und Achim Menges (einem „Hensel-Kid“) als Gastredakteure erarbeitet wurde, als einen eben nur weiteren Versuch goutieren, Architekturtheorie als intellektuelles Missverständnis plus künstlerischen Erfolg zu betreiben. Und

letzterer muss auch ausdrücklich honoriert werden: Hensels und Menges' architekturpädagogische Meriten an der AA und anderen Schulen seien unbestritten. Aber warum wiegen ihre Theorie-Missverständnisse schwerer als jene der architekturtheoretischen Tradition?

Weil sie Theorien nach Hausmacherart – in diesem Falle: Do-It-Yourself-Evolutionstheorien – mit einem *Hard-science*-Gestus auftischen. Hensel und Menges wollen in einem epistemologischen Referenzraum operieren, dem ihre Textarbeit nicht gewachsen ist: im Raum jener mittlerweile ersten der „zwei Kulturen“, den Naturwissenschaften. Die beiden Architekten haben einen Terrainwechsel vorgenommen: Weg von der Philosophie und hin zur Evolutionstheorie; weg von den Geisteswissenschaften (die bekanntlich ihr habituelles Missverstehen als „Hermeneutik“ rückversichern) und hin zu den Naturwissenschaften (in denen die Gesetze und Enttäuschungen des Experiments regieren). Weg also von den „Verbalwissenschaften“ und hin zu den „Realwissenschaften“.³ Dass ein solcher Terrainwechsel grundsätzlich zu unterstützen ist, kann kaum genügend betont werden. Denn wie, wenn nicht im Durchgang durch die intellektuellen Stahlbäder der Evolutionstheorien, ließe sich das Plapperfach Architekturtheorie als *Theorie* erneuern und zur verlässlichen Säule einer naturwissenschaftlich optimierten Kulturtheorie aufwerten? Zumal in einem Jahrhundert, das – wohl zurecht – die Biologie zu seiner Leitdisziplin auserkoren hat.

Ein solcher Terrainwechsel kann aber nur gelingen, wenn man – anders als Hensel und Menges – zwischen biologischen und kulturellen Evolutionstheorien, zwischen biologischen Replikatoren (vulgo: Gene, Genotypen etc.) und kulturellen Replikatoren (vulgo: Meme, *transmission units*, Nachahmungseinheiten etc.) unterscheidet.⁴ Fast alle Missgriffe Hensels und Menges sind darauf zurückzuführen, dass biologisches Vokabular kurzerhand auf kulturelle Phänomene angewendet wird. Am Ende ist außer Metaphern nichts gewesen. Da werden beispielsweise „architektonische Genotypen“ vorgestellt, die sich bei näherer Betrachtung als protomaterielle Fertigteil-Datensätze entpuppen und niemals die zentrale Fähigkeit evolutionärer Replikatoren aufblitzen lassen, eigenständig Kopien ihrer selbst herstellen zu können. Oder: Da wird ein Konzept entwerflicher „Ontogenese“ vorgestellt, das sich lediglich als ein Vermittlungsprozess zwischen Software-Generierungen und „zielgerichteten Entwurfsentscheidungen“⁵ offenbart. Oder: Da wird ein Systembegriff („Materialsystem“) vorgestellt, der sich an allen neueren Systemtheorien blamiert, weil Materialsysteme nicht autopoietisch, sondern allopoietisch, nämlich als Resultate einer gestärkten „Position des Entwerfers“⁶ verstanden werden.

Überhaupt, Hensels und Menges' Vorstellung einer gestärkten Entwerferfigur: Sie zeigt sich als das Haupthindernis, um überhaupt evolutionäres Denken in Anspruch nehmen zu können. Mit dieser Vorstellung tritt das eigentliche Diskursfeld zutage, das die Jargon-Moräne pseudo-evolutionärer Architekturtheorie Hen-

selscher und Menges'scher Machart mit sich schleppt: den Kreationismus, also den Irrglauben, dass Evolution vor allem die Evolution einer Entität X und nicht die Evolution *jenseits* einer Entität X meint. Dieser Irrglaube ist geradezu typisch für die meisten Spielarten evolutionstheoretischen Denkens in der Architekturtheorie seit den neunziger Jahren – und findet seine religiöse Parallele in den bekannten Ideologemen evangelikaler Fundamentalisten. Und dieser Irrglaube ist auch dafür verantwortlich, dass evolutionstheoretisches Denken in der Welt des Bauens zu meist dort gelandet ist, wo es am wenigsten zu suchen hat: im Starsystem der Architektur, in den Büros von Zaha Hadid, Ben van Berkel und anderen. Ausgerechnet! Dort wird am vehementesten konstatiert: Evolution sei, was der Entwerfer will. Doch das einzelne Gebäude oder der einzelne Galápagos-Fink zählt für die Evolution nur bedingt; vor allem zählt die Finkenpopulation bzw. Gebäudemenge.

Gottfried Semper war der wohl letzte Architekturtheoretiker, dessen Werk sich nicht in einem Mißverständnis-trächtigen Importgeschäft erschöpfte, sondern auch zum Export – etwa in Richtung Nietzscheanien – taugte. Freilich schrammte er, dessen ersten beiden Bände des *Stil* 1860 bis 1863 erschienen, knapp an Darwin vorbei, indem er noch im hohen Alter am längst überholten Cuvier festhielt, obwohl *On the Origins of Species* bereits 1859 publiziert worden war (eine deutsche Übersetzung folgte 1860). Kurzum: Darwin wurde von Semper verpasst. Steht ausgerechnet er, der bis dato Größte unter den Architekturtheoretikern, auch am Anfang einer lang anhaltenden intellektuellen Krise, deren Tiefpunkt nun, rund 150 Jahre später, empfindlicher denn je zu spüren ist? Ins Darwinjahr fallen bekanntlich diese Fragen. Vielleicht hilft es ja, die *junk science*, die in ähnlicher Form noch viele andere betreiben, durch Besseres zu ersetzen: idealerweise durch einen an Darwin geübten Semper unserer Zeit.

Stephan Trüby

¹ Vgl. „Playground Surrealism: Madelon Vriesendorp in conversation with Shumon Basar and Stephan Trüby“, in: *Displayer* 02, Sommer 2008, S. 191.

² Vgl. hierzu Gerd de Bruyn, Stephan Trüby (Hrsg.): *architektur.theorie.doc. Texte seit 1960*, Basel/Boston/Berlin: Birkhäuser, 2003.

³ Charles P. Snow: *Die zwei Kulturen*, München: Klett-Cotta im Dt. Taschenbuch-Verlag, 1987.

⁴ Die Unterscheidung von „Verbalwissenschaften“ und „Realwissenschaften“ stammt vom Kasseler Evolutionsbiologen Ulrich Kutschera. – Vgl. Ulrich Kutschera: „Nichts in den Geisteswissenschaften ergibt einen Sinn außer im Lichte der Biologie“ (<http://www.laborjournal.de/editorials/317.html>; 15.02.2009).

⁵ Vgl. hierzu z. B. Richard Dawkins: *Das egoistische Gen* [1976], Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1996; Luigi Luca Cavalli-Sforza [1976]: *Gene, Völker und Sprachen – Die biologischen Grundlagen unserer Zivilisation*, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1996; Heiner Mühlmann: *Die Natur der Kulturen: Entwurf einer kulturellen Theorie*, Wien/New York: Springer, 1996; Robert Boyd, Peter J. Richerson: *The Origin and Evolution of Cultures*, Oxford: Oxford University Press, 2005.

⁶ Michael Hensel, Achim Menges: „Form- und Materialverdingung: Das Konzept der Materialsysteme“, in: ARCH+, Nr. 188, „Form Follows Performance – Zur Wechselwirkung von Material, Struktur, Umwelt“, Juli 2008, S. 23.

⁷ Ebd.

DÜNNES EIS

Die Erwiderung

Es gibt mehrere Formen von Kritik, die einem Diskurs wenig zuträglich sind. Zu diesen gehören die ideologische Ablehnung, das überzogene Lob und die Projektion nicht vorhandener Inhalte, die dann in einer vom Motiv der Selbstdarstellung geleiteten Kritik um so leichter demontiert werden können. Ehrlich gesagt erschöpft sich der Wert dieser von Verbalinjurien und Unterstellungen strotzenden Replik von Stephan Trüby darin, dass sie wirklich amüsant geschrieben ist.

1. Naturwissenschaftlich optimierte

Kulturtheorie

Aber Sprache ist auch entlarvend. Eine intellektuelle Erneuerung in den "Stahlbädern der Evolutionstheorie" erinnert peinlich an Ernst Jüngers *Stahlgewitter* und an die futuristisch verherrlichte Tatkraft des Einzelnen im Überlebenskampf. Auch "naturwissenschaftlich optimierte Kulturtheorie" klingt nicht besser. Allein die Vorstellung einer Theorieoptimierung sollte sich ausschließen, wenn man Theorie als ein offenes autopoietisches System versteht, das beständig in einem kulturell bestimmten Prozess evolviert. Dass Evolution keine Optimierung bedeutet, hätte man in *ARCH+ 188* nachlesen können – in extragroßen Lettern. Soviel Erkenntnis sollte das Darwinjahr schon bringen.

Generell drängt sich der Eindruck auf, dass hier zugunsten eines pauschalisierenden Rundumschlags ein blinder Darwinismus für eine wie auch immer geartete Entwurfsmethodik gefordert wird, die sich längst jenseits rein morphologischer Formentwicklungen als obsolet erwiesen hat. Die Sache ist nun einmal komplexer und differenzierter zu sehen. Bereits in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts hatte Ludwig von Bertalanffy die Unzulänglichkeit der den Gepflogenheiten der Physik folgenden, deduktiven Methodik der Einzelbetrachtung isolierter Phänomene für sein Fachgebiet erkannt. In seiner *Allgemeinen Systemtheorie* formuliert er, dass in der Biologie die Austauschprozesse zwischen Organismus und Umwelt nur als systemische Wechselwirkungen beschrieben werden können, also als ein integrativer Prozess.

Was könnte eine solche Sichtweise jenseits eines vorschnellen Biologismus für die Architektur bedeuten? Es ist in Anbetracht der immer komplexer werdenden Aufgaben, die es zu lösen gilt, zu kurz gedacht, den Systemgedanken nur auf das entworfene, materialisierte Konstrukt zu reduzieren. Es muss vielmehr darum gehen, das Potenzial eines rückgekoppelten Systems zu nutzen, d.h. die Wechselwirkungen zwischen material- und herstellungsinhärenten Eigenschaften der Architektur und den Einflüssen und Kräften der Umwelt in den Entwurfsprozess miteinzubeziehen. Das Materielle wird als eine die Interaktion mit der Umwelt beeinflussende Komponente gedacht, die der Architekt – gerade auch mit Hilfe des Rechners – zu nutzen vermag. Darum geht es in dem in *ARCH+ 188* vorgestellten Ansatz – und es dürfte deutlich sein, dass auch genau hier die Schnittfläche zu den kulturellen Fragen liegt.

2. Kreationismus

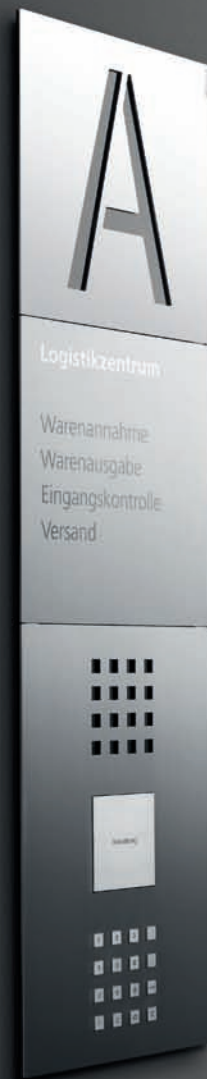
Evolutionary Computation ist im Grunde nichts anderes als eine den Mechanismen der natürlichen Evolution entlehnte Methode, Vielfalt und eine aus dieser Differenzierung hervorgehende Anpassungsfähigkeit in Wechselwirkung mit der spezifischen Umwelt zu erzeugen, kein Selbstzweck. Dass "die zentrale Fähigkeit evolutionärer Replikatoren, eigenständig Kopien ihrer selbst herstellen zu können", d.h. ein entwurflich-evolutionärer Automatismus eine Sackgasse und einen problematischen Transfer biologischer Evolution in den kulturellen Raum bedeutet, wurde bereits vor mehr als 15 Jahren erkannt. Das pfeifen mittlerweile ganze Finkenpopulationen von den Dächern. Und "architektonische Genotypen" als "proto-materielle Fertigteil-Datensätze" sind einfach Unsinn. Der Genotyp ist immer, egal bei welcher Spezies, der Satz an Informationen, der an der Herausbildung des jeweils individuellen (sic!) Phänotyps beteiligt ist. Ein Nachschlagen bei Ernst Mayr könnte in diesem Zusammenhang hilfreich sein. Jedenfalls kann eine solche Unterstellung nicht verhehlen, dass sie von einem blutigen Greenhorn in den Gefilden des *Evolutionary Computation* stammt.

Von dunklem Sinn ist auch der Kreationismus Vorwurf. Der Hiatus "hie Schöpfer, da Evolution" lässt sich im kulturellen Raum wohl kaum aufrechterhalten, wenn die menschliche Kreativität als einer der Motoren kultureller Evolution zu betrachten ist. Selbstverständlich haben auch die Techniken des *Evolutionary Computation* einen Entwerfer. Darum geht es primär ja auch gar nicht. Die entwurfsmethodische Chance liegt vielmehr in der Verschiebung vom Entwurf eines Objekts hin zum Entwurf eines auf Wechselwirkungen beruhenden, das System von Bedingungen und Annahmen evolvierenden Prozesses – und das bedeutet einen immensen Zuwachs an Problemlösungskapazität. Auch der klassische Entwurfsprozess bestand in der Regel nicht im genialen Einmalakt, sondern im systematischen Suchen und Variieren der "Systemvariablen" per Hand bzw. Kopf. Insofern ist diese computerbasierte Entwurfsmethodik nichts grundsätzlich Neues, aber der durch die neueren Computertechniken aufgespannte Möglichkeitsraum ist um ein Vielfaches größer. Was zukünftige Architekten lernen müssen ist, diesen Möglichkeitsraum sinnvoll zu nutzen und sich nicht in formalen Spielereien zu verplempern. Das Konzept der "Materialsysteme" stellt dabei *einen* Ansatz dar, der diesen Möglichkeitsraum im Hinblick auf Problemlösungen jenseits der Untergliederung der Architektur in funktionale Subsysteme und deren isolierter Optimierung erkundet.

Dank der *ARCH+* Redaktion kam die Ausgabe 188 zustande. Man kann sie tatsächlich lesen. Es wäre schön, wenn sie an ihren Inhalten gemessen würde und nicht an der Projektion abstruser architekturtheoretischer Ambitionen. Nichts könnte uns ferner liegen als ein "an Darwin geübter Semper unserer Zeit". Das überlassen wir gerne anderen.

Michael Hensel, Achim Menges

Steel-Mix.



Siedle-Steel ist Kommunikations- und Leitsystem in einem.

Die Symbiose von Kommunikationselektronik und Orientierung eröffnet ganz neue gestalterische und funktionale Möglichkeiten – am Eingang und im ganzen Gebäude.

Alle Möglichkeiten auf
www.siedle.de

SSS SIEDLE

Rezensionen

USA – Das Ende des American Way of Life?



Over. Der American Way of Life oder Das Ende der Landschaft

Alex MacLean

Mit einer Einführung von Bill McKibben, Texten des Photographen und einem Interview mit Jean Dethier

336 S., 242 Farbtafeln, 22,5 x 33 cm, geb.

Schirmer/Mosel Verlag, München

ISBN 978-3-8296-0383-6

Euro 58,00

In den letzten 100 Jahren wurden in den USA 6,5 Millionen Kilometer Straßen gebaut. Der Erdumfang beträgt etwas mehr als 40.000 Kilometer. Danach könnten die Amerikaner auf ihren Straßen 162 mal den Äquator umrunden. Damit dieses Straßennetz seine Funktion erfüllen kann, sind rund drei Millionen Kilometer Öl- und Gaspipelines erforderlich. Die Zahl der amerikanischen Bevölkerung wird in den nächsten 35 Jahren von heute 300 auf 400 Millionen ansteigen und der Zuwachs an Häusern in diesem Zeitraum wird auf 70 Millionen geschätzt, mehr als die Hälfte des heutigen Bestands.

Over ist kein Coffee Table Book, dessen großartige Luftaufnahmen man entspannt auf dem Sofa sitzend genießen kann. Es ist ein sehr engagiertes Buch, das eindringlich die ökologischen Folgen einer auf dem Auto, sprich Erdöl basierenden Lebensweise und Siedlungsform für einen ganzen Kontinent aufzeigt und darüber hinaus den ursächlichen Zusammen-

hang dieser Lebensweise mit dem Klimawandel unmissverständlich benennt.

Alex MacLeans Luftbilder sind thematisch gruppiert in neun Kapiteln, die als eine Art Problemkompendium gelesen werden können: zu Veränderungen in der Atmosphäre, Wasser- und Energieverschwendung, Abfallbeseitigung, Folgen des Anstiegs des Meeresspiegels, hemungsloser Landverbrauch, Vernichtung von Wüsten und Feuchtgebieten durch Besiedlung, vollständige Abhängigkeit vom Auto, die Luxusspirale des Konsumismus und – als alles treibende Kraft das Krebsgeschwür der durch Immobilienspekulation immer weiter vorangetriebene Suburbanisierung. *Over* ist vor der sogenannten Immobilienkrise, die die Finanzmärkte ins Schleudern und die Weltwirtschaft an den Rand des Abgrunds gebracht hat, entstanden. Wie das materielle Pendant dieser Krise, sozusagen das Gesicht der Spekulation aussieht, zeigt das Buch in erschreckenden Bildern.

Jedes Kapitel wird von einem knappen Text, der die wesentlichen Fakten zum Thema aufführt, eingeleitet, jedes Bild ist kurz kommentiert. Die Botschaft ist eindeutig: Wie der Untertitel des Buches bereits suggeriert, ist der American Way of Life in der Sackgasse gelandet, wortwörtlich, wenn man sich die Erschließung der Suburbanisationen anschaut – over, aus und vorbei. Der Blick von oben auf die Erde – der Überblick – ist ein großes Privileg unserer Generation und Verpflichtung zugleich. Das ist das Anliegen des Buches. Die Implikationen sind schwindelerregend, da es letztlich um die Transformation des Lebensentwurfs einer ganzen Nation geht. Yes, we can?

Sabine Kraft

von oben nach unten:

- Gendale, Arizona und Galveston, Texas: Künstlich geschaffene Wassergrundstücke erzielen die höchsten Immobilienpreise.

- South Jordan, Utah: billiges Ackerland mit immensen Erschließungskosten

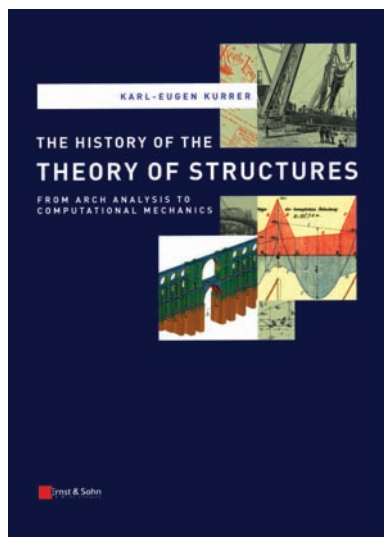
- Boulder City, Nevada: 5 % des Wasserverbrauchs der Region für Golfplätze

- großes Bild auf S. 36/37: Henderson, Nevada: rasch wachsendes Investorenprojekt mit vorgefertigten Häusern



© 2008 by Alex MacLean / courtesy Schirmer/Mosel



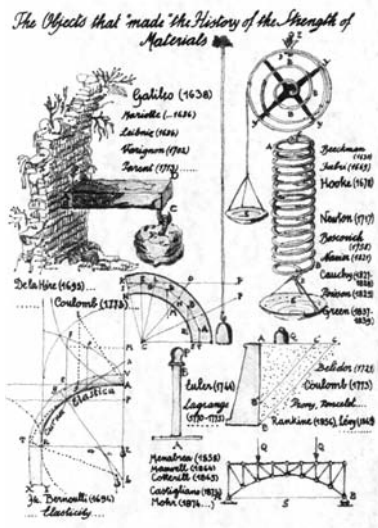


The History of the Theory of Structures. From Arch Analysis to Computational Mechanics

Karl-Eugen Kurrer
848 S., 500 Abb., 17 x 24 cm, geb.
Ernst & Sohn, Berlin, 2008
ISBN 978-3-433-01838-5
Euro 119,00

Bereits 2002 erschien Karl-Eugen Kurrers "Geschichte der Baustatik", die nicht nur unter Bautechnikhistorikern auf positive Resonanz stieß. Die geradezu begeisterte Aufnahme des Werkes auf dem 1. Internationalen Kongress zur Konstruktiongeschichte 2003 in Madrid und der dort vielfach geäußerte Wunsch, das Buch in englischer Sprache einem größeren Leserkreis zugänglich zu machen, gaben sicherlich den ersten Anstoß für eine Übersetzung. Die nun vorliegende englische Fassung ist jedoch, wie der Titel bereits erkennen lässt, mehr als nur eine reine Übersetzung des deutschen Textes. Kurrer hat den Inhalt komplett überarbeitet, an etlichen Stellen ergänzt und erweitert, neue Kapitel hinzugefügt, dafür an anderer Stelle gestrafft und gekürzt. Kurzum: Es ist ein weitgehend neues Buch entstanden.

Auf 848 Seiten präsentiert Kurrer dem Leser nun die Genese der theoretisch fundierten Baustatik, wobei er eine Reihe von 11 Einführungsvorträgen in das Thema an den Anfang stellt. Sie geht zurück auf einen Vorlesungskanon, in dem der Autor während einer früheren Lehrtätigkeit an der TU Berlin die Grundlehren der Baustatik über den Schritt der Historisierung didaktisch aufbereitet hat, um so den Studierenden einen einfacheren Zugang zu dem Fach und zur Berechnungspraxis der Gegenwart zu verschaffen. Diese in der vorliegenden Fassung gründlich überarbeiteten und sehr anschaulich bebilderten Vorträge stellen einen idealen Einstieg in die Materie dar. Der grundsätzlichen Bedeutung von Baustatik und angewandter Mechanik als den ersten technowissenschaftlichen Grundlagendisziplinen widmet Kurrer ein eigenes Kapitel, bevor er in seiner historischen Schilderung auf die Theoriebildung zur Erfassung des Tragverhaltens von Bogen- und Gewölbekonstruktionen eingeht. Der seit dem 16. Jahrhundert feststellbare Prozess, naturwissenschaftlich gewonnene Erkenntnisse und Theorien zunehmend auch auf das Bauwesen zu be-

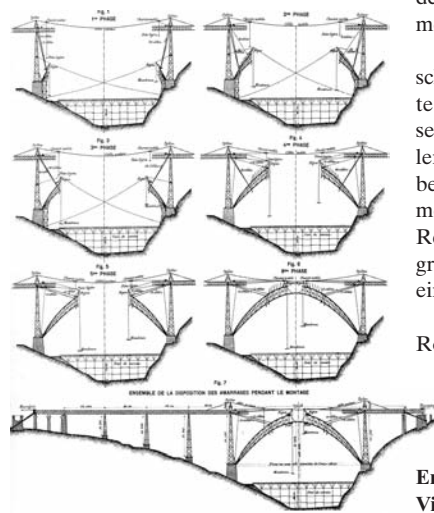


Zeichnung von Edoardo Benvenuto (1940 – 1998)

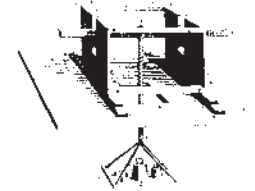
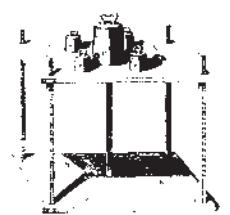
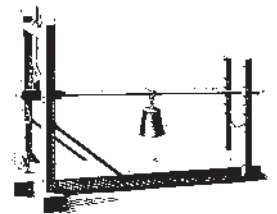
ziehen, ist in Kurrers Abhandlung ausgesprochen spannend nachzulesen. Beginnend mit Festigkeitsbetrachtungen von Leonardo da Vinci und Galileo Galilei wird die Herausbildung einzelner baustatischer Verfahren und ihre Formierung zu einem Lehrgebäude der Baustatik anschaulich dargestellt. Nachdem bereits im 17. und 18. Jahrhundert grundlegende Beiträge geliefert wurden, die lastabtragenden Eigenschaften realer Baukonstruktionen in abstrahierten Gedankenmodellen abzubilden – was überhaupt erst die Anwendung rechnerischer Bestimmungsverfahren ermöglicht – ist das 19. Jahrhundert laut Kurrers Definition als die eigentliche Disziplinbildungsperiode der Baustatik anzusehen. Drei aufeinander aufbauende Phasen unterscheidend, zeichnet er hier die Entwicklung der Baustatik zu einer eigenständigen technowissenschaftlichen Disziplin nach, eine Entwicklung, die auch maßgeblich beeinflusst wurde durch die mit der Industrialisierung einhergehenden Veränderungen im Bauwesen, durch neuartige Bauaufgaben und die zunehmende Verwendung des noch neuen Baustoffs Eisen. In jeweils eigenen, thematisch in sich geschlossenen Kapiteln behandelt der Autor die Entwicklung von den frühen Eisenkonstruktionen bis hin zum modernen Stahlbau, die theoretische Erfassung dreidimensionaler Fachwerkstrukturen, von der Schwedler-Kuppel bis zum computergenerierten Raumfachwerk unserer Tage, sowie den Einfluss, den das Bauen mit Stahlbeton auf die Weiterentwicklung der baustatischen Theorien hatte. Hier wird die im Industriezeitalter zunehmend relevante Wechselbeziehung zwischen materialspezifischer Konstruktion und ihrer wissenschaftlich theoretischen Untermauerung deutlich. Wie sehr die Theoriebildungen des 19. Jahrhunderts das praktische Bauen und die Ausführung von Konstruktionen bis ins Detail beeinflussten, belegt Kurrer anschaulich anhand einer Vielzahl realisierter Ingenieurbauten. Beispielhaft hierfür seien an dieser Stelle die Auswirkungen der Fachwerktheorie auf den Großbrückenbau genannt. Ausführlich und gut nachvollziehbar schildert der Autor den Übergang von der klassischen, durch theoretische Grundlagen-

arbeitung geprägten Baustatik hin zur modernen Baustatik des 20. Jahrhunderts, charakterisiert durch die Möglichkeiten der computergestützten Strukturmechanik und die damit verbundene Automatisierung der Rechenprozesse. Den Abschluss der historischen Betrachtungen bildet ein neu aufgenommenes Kapitel: Die Dokumentation von 12 ausgewählten, zum Teil von den beteiligten Wissenschaftlern heftig geführten Kontroversen, wie beispielsweise die Diskussion über die Fließgelenktheorie zwischen Stüssi und Thürlimann, belegt das engagierte Ringen um die richtige Erkenntnis in der Geschichte der Baustatik. Das letzte Buchkapitel ist den Perspektiven der Baustatik gewidmet und schließt mit einem eindringlichen Plädoyer des Autors für eine historisch-genetische Statiklehre, in der die theoretischen Zusammenhänge ihrer historisch-logischen Entwicklung entsprechend vermittelt werden und in der auch die getrennten Ausbildungswege von Bauingenieuren und Architekten eine gemeinsame Schnittstelle finden könnten. Kurrer fordert an dieser Stelle ganz programmatisch die "Didaktisierung der Grundlehren der Baustatik durch Historisierung". Das umfangreiche Buch schließt mit 175 Kurzbiographien bedeutender Bauingenieure bzw. auf dem Gebiet der Baustatik tätigen Wissenschaftler und mit einer rund 3000 Titel umfassenden Bibliographie.

Kurrers "History of the Theory of Structures" ist das derzeit wohl umfassendste Werk auf diesem Gebiet, geprägt von der Begeisterung, mit der sich der Autor diesem Thema seit mittlerweile mehr als 25 Jahren widmet. Auf der Suche nach dem logischen Aufbau der Baustatik erfolgte Kurrers Annäherung an ihre Geschichte, sowohl im wissenschafts- als auch im technikhistorischen Kontext. Diese Geschichte und das Wirken der mit ihr verbundenen Persönlichkeiten schildert der Autor mit größter Sensibilität und gleichzeitig einer fachlichen Kompetenz, wie sie nur durch die jahrzehntelange Forschung in diesem Bereich erlangt werden konnte. Aus der langen Beschäftigung mit der Materie ist ein sehr persönliches Werk des Autors entstanden, und der Leser kann leicht nachvollziehen, was Ekkehard Ramm bereits in seinem Geleitwort zur deutschen Ausgabe schreibt: "Das vorliegende Werk ist kein Geschichtsbuch, in dem die Beiträge unserer Vorfahren zum



Thema in chronologischer Folge aufgelistet und systematisch beschrieben werden. Es ist Kurrers Geschichte der Baustatik mit seinen Interpretationen und Einordnungen; glücklicherweise, denn so ist es eine spannende Abhandlung geworden, stark subjektiv geprägt, eher thematisch und nur grob chronologisch gegliedert, mit einem Hang zum Definitorischen und Wissenschaftstheoretischen; es ist die Beschreibung der Evolution einer der erfolgreichsten angewandten Wissenschaften mit ihren vielen Facetten in Lehre, Forschung und vor allem Praxis."



Petrus von Musschenbroek (1692 – 1761): Apparate für Tests auf Zug-, Beulungs- und Biegekräfte

Dieses Buch ist durchaus nicht nur für Insider des Bauingenieurwesens geschrieben. Kurrer gelingt in seinen Ausführungen der schwierige Spagat zwischen wissenschaftlicher Genauigkeit und allgemein verständlicher Anschaulichkeit, wozu auch die umfangreiche Bebilderung beiträgt. Dem nicht so fachkundigen Leser sei allerdings empfohlen, dem Beispiel des Rezensenten – er selbst ist Architekt – zu folgen und die eine oder andere in den Text eingestreute mathematische Formel schlichtweg zu überspringen.

Jedem, der sich auch für die theoretische Seite des Bauens oder die Geschichte der Technikwissenschaften interessiert, sei dieses Buch mit Nachdruck empfohlen. Sei es zum Lesen, zum Erkennen und besseren Verständnis historischer Zusammenhänge, sei es zum Nachschlagen und Recherchieren von Fakten und Hintergründen, in jedem Fall stellt die Lektüre eine Bereicherung dar.

Rolf Gerhardt

Errichtung des Bogens in Garabit Viadukt (Eiffel, 1889)

Bücher zum Thema "HOLZ"

Barnett, John R., Jeronimidis George (Hrsg.). Wood Quality and its Biological Basis; Blackwell Publishing, Oxford 2003, ISBN 978-1-84127-319-8

Deplazes, Andrea (Hrsg.). Architektur konstruieren. Vom Rohmaterial zum Bauwerk. Ein Handbuch; 3., erw. Aufl., Birkhäuser, Basel 2008, ISBN 978-3-7643-8628-3

Grosser, Dietger. Die Hölzer Mitteleuropas. Ein mikrophotographischer Lehratlas; Verlag Kessel, Remagen, ISBN 3-935638-22-1

Grossmann, G. Ulrich. Der Fachwerkbau in Deutschland. Das historische Fachwerkhaus, seine Entstehung, Farbgebung, Nutzung und Restaurierung; DuMont, Köln 2004

Hascher, R. et al. (Hrsg.). Grenzgänger aus Holz, Tagungs-Band zur 12. Fachtagung Holzbau Berlin und Brandenburg, Berlin 2008, ISBN 978-3-00-027558-6

Hugues, Theodor, Steiger, Ludwig, Weber, Johann. Holzbau. Details Produkte Beispiele; Institut für Internationale Architektur-Dokumentation, München 2002, ISBN 978-3-920034-07-2

Huwyl, Edwin. Schweizerische Hausforschung. Ein Beitrag zu ihrer Geschichte, in: Jahrbuch des Schweizerischen Freilichtmuseums Ballenberg Bd.1; Brienz 1996

Junghanns, Kurt. Ein Haus für alle. Zur Geschichte der Vorfertigung in Deutschland; Ernst & Sohn, Berlin 1994

Kelly, Burnham. The prefabrication of houses. A study by the Albert Farwell Bemis Foundation of the prefabrication industry in the United States; MIT Press, Cambridge Mass. 1951

Kapfinger, Otto, Wieler, Ulrich (Hrsg.). Rieß Wood3. Modulare Holzbausysteme; Springer-Verlag, Wien 2007, ISBN 978-3-211-32771-5

Kapfinger, Otto (Hrsg.). Hermann Kaufmann. Wood Works. Ökorationale Baukunst – Architecture durable; Springer-Verlag, Wien 2009, ISBN 978-3-211-79175-2

Kirk, Malcolm. Silent Spaces. The Last of the Great Aisled Barns; A Bulfinch Press Book. Little, Brown and Company, Boston 1994

Kuban, Dogan. Vanished Urban Visions. Wooden Palaces of the Ottomans. Republic of Turkey Ministry of Culture; Verlag YEM Yayın, 2007

Matejak, Mieczysław. Das Holz in deutschen Abhandlungen aus dem 17. – 19. Jahrhundert. Aus den Sammlungen der Universitätsbibliothek in Warschau. ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Institut für Baustoffe, Int. Bericht ETHZ/IfB-HP Nr. 29

Müller, Christian. Holzleimbau; Birkhäuser, Basel 2000, ISBN 978-3-7643-6267-6

Natterer, Julius, Herzog, Thomas, Volz, Michael. Holzbau-Atlas Zwei; Birkhäuser, Basel 2001, ISBN 978-3-7643-6230-0

Noble, David F. Forces of Production. A Social History of Industrial Automation; Alfred E. Knopf, New York 1984

Pfhammer, Ulrich. In die Zukunft gebaut. Bautechnik- und Kulturgeschichte von der Industriellen Revolution bis heute; Prestel, München 2005, ISBN 978-3-7913-3334-2

Radkau, Joachim. Holz. Wie ein Naturstoff Geschichte schreibt; oekom, München 2007, ISBN 978-3-86581-049-6

Sieferle, Rolf Peter, Krausmann, Fridolin; Schandl, Heinz, Winiwarter, Verena. Das Ende der Fläche. Zum gesellschaftlichen Stoffwechsel der Industrialisierung; Böhlau, Köln 2006, ISBN 978-3-412-31805-5

Taut, Bruno. Das japanische Haus und sein Leben. Houses and People of Japan, Hrsg. Manfred Speidel, Textauszug von S. 189 – 210; Gebr. Mann, Berlin 2005, ISBN 978-3-7861-1882-4

Wachsmann, Konrad. Holzhausbau. Technik und Gestaltung; Wasmuth, Berlin 1930, Neuausgabe: Birkhäuser, Berlin 1985, ISBN 3-7643-5133-0

Wagenführ, André. Die strukturelle Anisotropie von Holz als Chance für technische Innovationen. Sitzungsberichte der Sächsischen Akademie der Wissenschaften zu Leipzig; S. Hirzel, Stuttgart 2008, ISBN 978-3-7776-1619-3

Wagenführ, André, Scholz, Frieder (Hrsg.). Taschenbuch der Holztechnik; Carl Hanser, München 2008, ISBN 978-3-446-22852-8



Holzbau mit System
Josef Kolb
319 S., 805 Abb., davon 55 in Farbe und 400 als Diagramme und Strichzeichnungen
23 x 30 cm, geb.
Birkhäuser Verlag Basel
in Zusammenarbeit mit Lignum, 2007
ISBN 978-3-7643-8823-2
Euro 69,90

Holzbau hat und hatte schon immer mit dem Umgang mit Bausystemen zu tun. Traditionell unterschied man zwischen Blockbau, Fachwerkbau, Skelettbau und Tafelbau. Die rasante Entwicklung neuer Holzwerkstoffe zog neue, differenzierte Konstruktionsweisen nach sich. Nach einer offensiven Beschäftigung mit dem baulichen Brandschutz ist der Holzbau dabei, Schritt für Schritt auch den Geschoßbau, sei es im Wohnungs-, Schul-, oder im Gewerbebau zu erobern. Um den aktuellen technischen Stand der Dinge kümmert sich das vorliegende Werk. Aufgrund der großen Nachfrage liegt es jetzt in zweiter Auflage vor.

Neben dem Rahmenbau mit seinen Wurzeln im Ballon-Frame aus Nordamerika und dem modernen Skelettholzbau wird dem neuen Massivholzbau besondere Aufmerksamkeit zuteil. Nach der Darstellung der typischen Merkmale der jeweiligen Bauweise folgt die systematische Erläuterung der Konstruktionselemente sowie der daraus resultierenden Rasterstrukturen und des statischen Fügens und Formens. Dazu werden sämtliche Regeldetails zeichnerisch nachgewiesen und ausführlich kommentiert. Eingestreute Fallbeispiele von hoher ästhetischer Qualität motivieren zu einer intensiven Beschäftigung mit dem Thema "Holzbau mit System". Nach der Klärung der einzelnen Systeme werden die verschiedenen Bauteile Dach, Decke, Außen- und Innenwand in allen Einzelheiten behandelt. Fragen des Schallschutzes werden ebenso beantwortet wie Fragen nach der Dichtigkeit, der Dämmqualität und der Feuerbeständigkeit.

Der übersichtliche Aufbau der Kapitel mit dem entsprechenden Layout und die Qualität der fotografischen wie zeichnerischen Abbildungen lassen kaum Wünsche offen. Das Handbuch ist ein hervorragendes Werbemittel für den Holzbau, der Preis dafür durchaus angemessen.

Karl J. Habermann



Elemente + Systeme. Modulares Bauen. Entwurf, Konstruktion, neue Technologien
Gerald Staib, Andreas Dörrhöfer, Markus Rosenthal
240 S., 721 Abb., davon 261 in Farbe
23 x 30 cm, geb.
Birkhäuser Verlag Basel in Koproduktion mit Edition Detail, München, 2008
ISBN 978-3-7643-8655-9
Euro 79,90

Im Vorwort ringen die Autoren noch um eine schlüssige Definition der Begriffe Element, System und Modul. Das Resümee: "Das Wissen um die Abhängigkeiten und Bedingungen unterschiedlicher Ordnungssysteme und Bauweisen, um das Fügen der einzelnen Bauelemente und um heutige Fertigungstechniken ermöglicht den verantwortungsvollen Umgang mit elementierten Systemen und wird guter Architektur im Element- und Systembau die Türen öffnen".

Den Auftakt des Buches bildet ein straffer Rückblick auf die Entwicklung der Vorfertigung im Bauen. Es wird deutlich, dass Vorfertigung phantasievoller Architektur in keiner Weise im Wege stehen muss. Bedeutende Pioniere wie Paxton, Fuller und Wachsmann haben hier Wesentliches geleistet. An Hand der Basismaterialien Stahl, Holz und Beton werden im folgenden Abschnitt die jeweils typischen Tragwerke vorgestellt. Elemente und Fügeverfahren erschließen sich dank der zahlreichen grafischen Darstellungen auch dem eiligen Leser. Die Finessen im Detail findet man in jeweils anschließenden Beispielkatalog. Es tut gut, dass hier ohne Rücksicht auf Jahreszahl ausgewählt wurde. Die Stringenz zwischen Systemwahl und Architekturqualität steht klar im Vordergrund. Die energetische Bewertung blieb dabei hin und wieder außen vor, da etwa ein Wochenendhaus oder eine Lagerhalle nicht zwingend mit Passivhausqualität aufwarten muss. Neben oberflächlich schon mal Bekanntem gibt es im neuen Kontext eine Menge anregender Fundstücke. Im Abschnitt Gebäudehüllen macht sich der Verlag allerdings interne Konkurrenz. Man musste wohl darauf achten, dass es bei den ausgewählten Beispielen keine Dopplungen mit Fassaden- oder Baustoffatlas gab. Der Ausblick im Schlusskapitel sollte bei einer Weiterbearbeitung unbedingt ausgebaut werden.

Karl J. Habermann

KAUFMANN BAUSYSTEME

baut Hallen
Fassaden
Module
Hochregale



MIT HOLZ

kaufmannbausysteme.at

LEHMANNTIMBER CONSTRUCTION

NEUE DIMENSIONEN IN HOLZ



CH-9200 Gossau | Telefon +41 71 388 58 58
www.blumer-lehmann.ch

Ein Bereich der Blumer-Lehmann AG **BLUMER** **LEHMANN**

75 Jahre Holzbau Amann

IHR PARTNER IM HOLZBAU

Unser Leistungsspektrum:

- Mehrzweckhallen
- Industriehallen
- Ausstellungshallen
- Schulbauten
- Kindergärten
- Sportbauten
- Holzbrücken
- Sonderbauten
- LIGNOTREND
- Klimaholzhäuser

www.holzbau-ammann.de



Architekten von Gerkan, Marg und Partner

Messe - Friedrichshafen



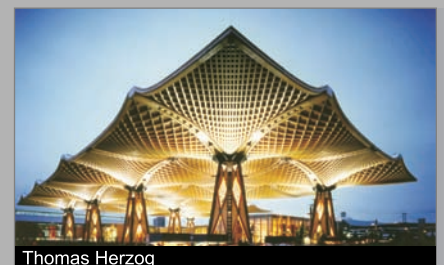
Oxen + Römer Architekten

Elefantenthaus - Köln



Shigeru Ban Architects Europe et J. de Gastines

Centre Pompidou
Metz c CA2M



Thomas Herzog

Expodach - Hannover



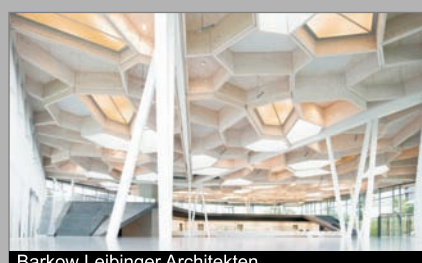
N2Q Architekten

Museum am Ginkgo
Heidelberg



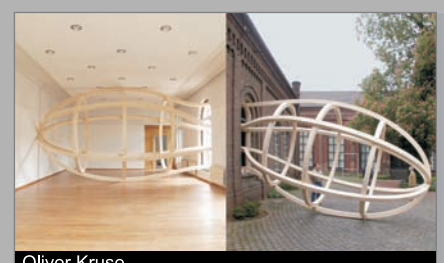
Foster & Partner

Chesa Futura - St. Moritz



Barkow Leibinger Architekten

Betriebsrestaurant Trumpf
Ditzingen



Oliver Kruse

Skulptur - Grevenbroich

Die Kunst der Inszenierung von Inhalten im Raum

DETAIL
Edition



Ausstellen und Präsentieren

NEU Juni 2009

ISBN 978-3-7643-9954-2

Christian Schittich (Hrsg.)

176 Seiten mit zahlreichen

Abbildungen und Zeichnungen.

Format 23 x 29,7 cm.

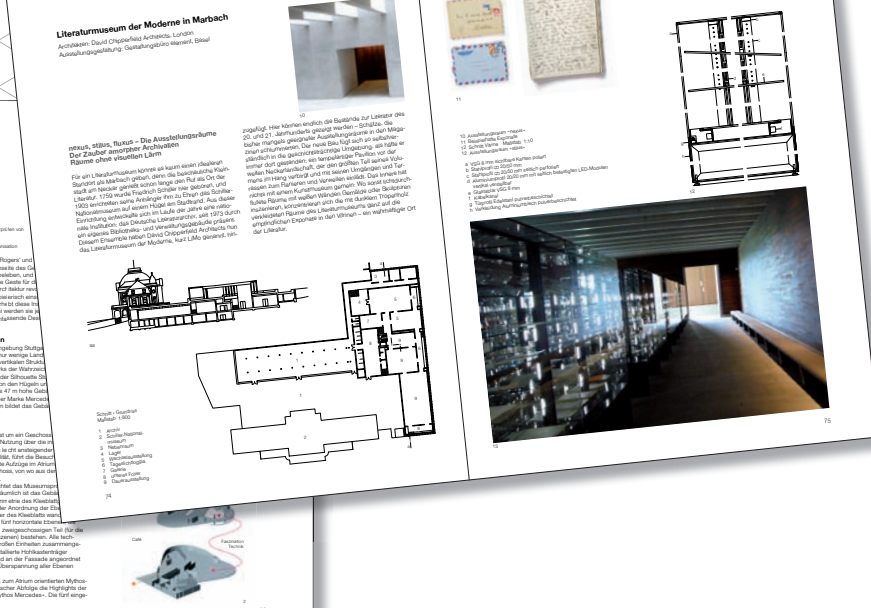
Hardcover.

€ 65,- + Versandkosten

Architektonische Konzepte zur Gewinnung von Aufmerksamkeit der Besucher

Die Begriffe »ausstellen« und »präsentieren« implizieren eine offensive und extrovertierte Haltung. Ausstellungs- und Museumskonzepten, Messeständen oder Shops sollte diese Haltung wie selbstverständlich innewohnen – entweder mit dem Ziel einer tiefgehenden intellektuellen Beschäftigung mit den Inhalten oder aber der Animierung zum Kauf. Beide Positionen verlangen nach Aufmerksamkeit des Besuchers, beide beinhalten den Transfer von Informationen an ein breites öffentliches Publikum, beide setzen auf Inszenierung und benötigen dafür geeignete architektonische Konzepte. Nicht selten muss sich der Planer neben der anspruchsvollen Aufgabe eines Ausstellungskonzepts heute zudem Full-Service-Anforderungen vom Briefing über das CI-Design bis hin zur Realisierung stellen. Wie dies gelingt, erläutern Autoren aus den einzelnen Bereichen in Kurzbeiträgen. Diese wertvollen Fachinformationen, ergänzt durch umfangreiche Projektbeispiele, zeigen bis ins Detail den Weg zur gelungenen Umsetzung in die Praxis.

- Szenografie, Museumsgestaltung
- Transport von Markenimage, Corporate Identity
- Corporate Architecture
- Messedesign, Eventarchitektur
- Individuelle Lösungen mit hohem Qualitätsanspruch



Joint Master of Architecture
Ein internationaler Architekturmaster für Ihre Karriere im Bereich Holz

Nachhaltige Architektur aus Holz
Architektur als interdisziplinärer Prozess
Zusammenarbeit mit der Forschungsabteilung
Teilzeit- oder Vollzeitstudium in 4-8 Semestern

www.ahb.bfh.ch
www.jointmaster.ch

Berner Fachhochschule
Architektur, Holz und Bau

jointmaster
of architecture

Jetzt bestellen!

Architektenkatalog Objektbodenbeläge 2010

Innovativer Katalog für Architekten und Planer mit heraustrennbaren Farbmustern

Gerflor stellte erstmalig seinen neuen Architektenkatalog vor, ein Konzept von Architekten für Architekten! Das umfangreiche Produktangebot des führenden Bodenbelags-Unternehmens wird in einer völlig neuen Art präsentiert.

Das Besondere an dem Katalog ist sein einzigartiger Aufbau. Schlägt man das insgesamt 152 Seiten starke Werk auf, werden dem Betrachter 2 separate Teile präsentiert. Der linke Part mit dem Titel „64 Produkte“ informiert über die unterschiedlichen Produkte, die für jedes Bauvorhaben den passenden elastischen Bodenbelag bieten. Der rechte Part des Kataloges zeigt unter dem Titel „614 Farben“ alle Dessins nach Farben sortiert. Jedes Muster ist mehrfach abgebildet und kann mittels der praktischen Perforation herausgetrennt werden.



Massivholz GmbH **KLH**®

ETA-06/0138
ETA
CE
Z-9.1-482
DIBt
AT - 3/06-477
CSTB
A
Sello de calidad
ATIA
PCC AT.СЛ42.Н00041
PCC
PCC AT.СЛ42.Н00264
PG
сертификация
PEFC
PEFC-COC-110

Einfamilienhäuser
Mehrfamilien- und Reihenhäuser
Mehrgeschossige Bauten
Seniorenhäuser
Bürogebäude
Hallenbau
Kommunalbau...

www.KLH.cc
KLH Massivholz GmbH • A-8842 Katsch / Mur 202
Tel +43 (0)3588/8835-0 • Fax +43 (0)3588/8835-20 • office@klh.at



Faxantwort 0 22 41-25 30-130

Firma: _____

Name, Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

Telefax: _____

E-Mail: _____

☐ Bitte senden Sie uns umgehend den neuen Architektenkatalog 2010 zu.

Wir haben ein konkretes Objekt und interessieren uns für Gerflor-Objektböden.
Wir bitten um:

- ☐ eine Terminvereinbarung für eine persönliche Beratung
- ☐ ein Telefonat mit einem Objektberater
- ☐ Zusendung eines Musters

Produkt-Name Farbnummer

☐ Bitte informieren Sie mich auch zukünftig
über Neuigkeiten von Gerflor Mipolam