



Christopher Beanland

Bauwerke die nie errichtet wurden

**Gescheiterte Visionen
der Architektur**

PRESTEL

MÜNCHEN · LONDON · NEW YORK

INHALT

Einführung 6

MACHT 13

Birmingham Civic Centre 15

Das Bruce-Projekt 20

Pittsburgh Civic Center 22

Los Angeles Civic Center 25

Alternative Pläne
für Canberra 26

Britische Botschaft,
Brasília 33

Germania, Berlin 34

PRESTIGE 43

Nachkriegsbauten
in Berlin 44

Der Plan Voisin 51

Der Palast der Sowjets 57

Der Plan für die Bucht
von Tokio 62

Will Alsop in Yorkshire 63

Die vertikalen Städte
von OMA 64

Louis I. Kahn
in Philadelphia 71

Drei Pläne für
San Francisco 74

ESSAY: Überdimensionierte
Kunst und verrückte
Bauwerke 78

FRONTISPIZ Die Nord-Süd-Achse der
Welthauptstadt Germania (siehe
Seite 34-41)

KULTUR 81

Singapore Cloud 82

Museum für moderne
Kunst, Caracas 85

Herbert Bayers
Bauhaus-Kioske 87

Alternativen für die
Oper in Sydney 88

Fun Palace for
Joan Littlewood 93

VERBINDUNGS- WEGE 95

Motopia 96

Der Plan Obus 99

Mehrere Ebenen: Leeds 102

Laufstege für Fußgänger 109

Ringstraßen 110

Die Foreshore Freeway
Bridge in Kapstadt 117

Die Querung
der Beringstraße 118

LOMEX 120

ESSAY: Die Darstellung
des (noch nicht) Realen:
Collagen, Zeichnungen,
Visionen 128

RECHTS Rollender Gehsteig: eine Vision
für das Nachkriegs-Berlin (siehe
Seite 44-49)

HYPERMODERNE FORTBEWEGUNG 131

King's Cross Airport 132

Eine Minitram
für Sheffield 136

Aéroport Mirabel 138

Magnetschwebbahnen 143

SkyCycle 147

PLANSTÄDTE 151

Civilia 153

Dongtan 157

Broadacre City 158

Minnesota

Experimental City 160



Hook	163
La Città Nuova	166

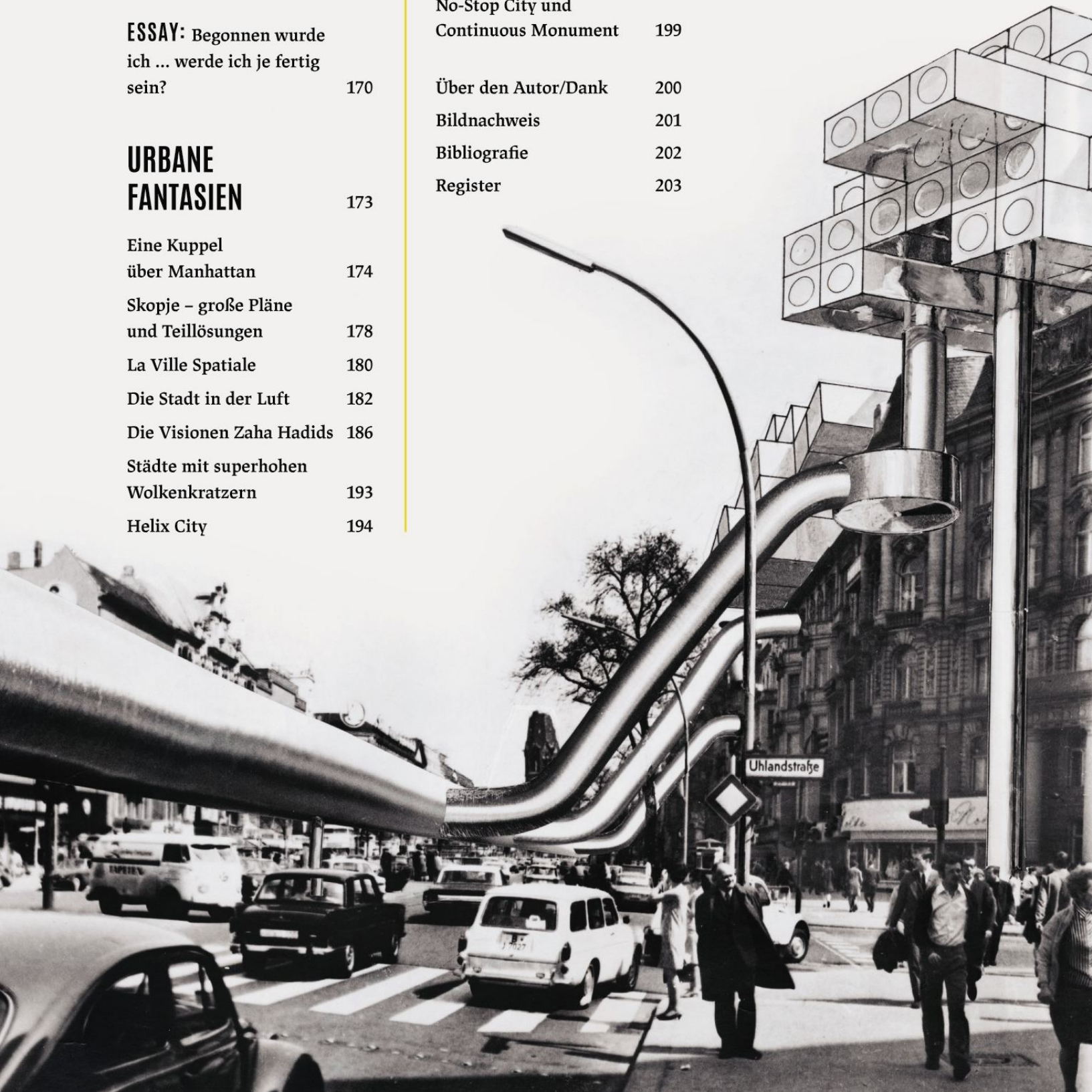
ESSAY: Begonnen wurde ich ... werde ich je fertig sein?	170
--	-----

URBANE FANTASIEN

173

Eine Kuppel über Manhattan	174
Skopje – große Pläne und Teillösungen	178
La Ville Spatiale	180
Die Stadt in der Luft	182
Die Visionen Zaha Hadids	186
Städte mit superhohen Wolkenkratzern	193
Helix City	194

Die Projekte von Archigram	196
No-Stop City und Continuous Monument	199
Über den Autor/Dank	200
Bildnachweis	201
Bibliografie	202
Register	203



EINFÜHRUNG

Jedes Menschenleben ist eine Reihe von Fehlschlägen. Die nächtlichen Träume, die Pläne vom Morgen – die Welt steht uns offen, wartet darauf, dass wir sie erobern, uns all das holen, was wir wollen, wonach wir streben. »Alles bedeutet für mich Nichts«, sang Elliott Smith. Eines Tages gehen wir in Rauch auf oder kommen unter die Erde. Wir haben nur einen Bruchteil unserer Vorhaben verwirklicht – Ehrgeizige und Kreative vielleicht etwas mehr davon als die Durchschnittsmenschen.

Architektur und Stadtplanung sind geradezu ein Musterbeispiel für das Scheitern, aber in Potenz. Viele Pläne erleben nie ihre Verwirklichung, nur selten gelingt der Download Gehirn-Baugrund mit dreidimensionalen Resultaten. In der Regel werden nur wenige Projekte realisiert, häufig jedoch einfach aufgegeben. Dass jemand viel baut, ist sehr selten, noch seltener ist, dass die Bauten die ursprünglichen Ideen vollständig widerspiegeln. Am Tresen erzählen Leute vom Fach, dass die Hälfte der Branche für Geld irgendwelchen Stuss entwirft und desillusioniert ist. Gefragt ist üblicherweise Hausmannskost, der die Nachwelt keine Bücher widmet: gesichtslose Mietwohnungen, Kaufhäuser und Budgethotels.

Wenn wir nur wenige Lebensleistungen würdigen, dann entspricht das der geringen Zahl der Bauten und Entwürfe, die über das Mittelmaß herausragen. »Jedes Leben ist zugleich gewöhnlich und außergewöhnlich«, sinniert Logan Mountstuart in William Boyds *Eines Menschen Herz*, ein Roman, der die Essenz des heutigen Lebens vor Augen führt. Mountstuart träumt weiter, wagt einen neuen Versuch. Ein Lehrstück für uns alle: Jeder Verlust, jeder Misserfolg ist notwendiger Bestandteil des Lebens. »Ein schrecklicher Gedanke: Könnte das ein Muster für das sein, was mich im Leben erwartet? Nichts als gescheiterte Pläne und tot geborene Träume?« Sich Träume zu gestatten, zu versuchen, die eigene Kreativität zu beweisen, ist ein Privileg, insbesondere der westlichen Mittelschicht – allerdings nicht wirklich gut bezahlt, so lange die Spitze des steilen Bergs noch nicht erreicht ist. Junge Menschen verdienen mit der Maurerkelle bekanntermaßen mehr als am Reißbrett. Am allerwenigsten wird mit dem Schreiben verdient. Was erwarten wir von der Gesellschaft?

Offenbar handwerklich geschickte Leute und solche, die zu Prominenten taugen oder sich für Maklerbüros und als leitendes Personal für Hedgefonds eignen.

»Ein bisschen weniger reden, ein bisschen mehr tun«, sang Elvis in »A Little Less Conversation«. So könnte die Titelmelodie der Baukunst klingen. Denn viel zu viel ist Diskussion, Vorschlag, Versuch. Selbst wenn alle Details festgelegt und die Fundamente im Boden sind, garantiert das nicht, dass ein Projekt abgeschlossen wird. Dafür stehen beispielhaft Bauten, die nie vollendet wurden wie Watkin's Tower in Wembley oder der Palast der Sowjets in Moskau.

Die meisten Ideen kommen gar nicht so weit. Die Tätigkeit von Architekt*innen besteht zu etwa 90 Prozent aus Theoretisieren. Nur zehn Prozent der Arbeit erfordert das Aufsetzen eines Schutzhelms, weswegen auf der Baustelle sofort auffällt, wie schwer die gelbe Plastikkrone auf dem Kopf einer Person lastet. Alternativ halten wir nach der einzigen ganz in Schwarz gekleideten Figur Ausschau (in Berlin funktioniert dieser erprobte Kniff allerdings nicht).

Architektur besteht aus Ideen, Wörtern und Zeichnungen, sogar Gedanken. Sie versucht zu verbessern. Verbesserung beruht auf Innovation. Innovationen sind jedoch unbeliebt, vor allem in Großbritannien, wo die zweite industrielle Revolution vor Jahrzehnten zu Ende ging, eine ganze verarbeitende Industrie im Museum landete und die modernistischen Kolossalbauten der 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahre zum größten Teil bereits wieder dem Abriss anheimfielen. Wir Briten besuchen und verehren Bauten, die viel älter sind als jene dieser fruchtbaren Periode. Danach trinken wir Tee, essen Kekse und denken darüber nach, was wir gesehen haben, während wir in den Wochenendbeilagen Rezepte und Interviews oder Berichte über die Nachwirkungen von Blind Dates lesen. Vielleicht sollten wir lieber in Archiven verfemte Entwürfe studieren, sie bewundern und fragen, warum diese Sachen nur auf dem Papier existieren. Wir erheben alles zum Fetisch, was verwirklicht wurde; wir machen uns Gedanken um alles, was noch verwirklicht werden muss; und wir ignorieren alles, was nicht verwirklicht wurde. Innovationen verdanken wir jedoch nur den beiden letztgenannten Grundhaltungen.

Die Umsetzung von Theorie in gebaute Realität ist Plackerei, allerdings weniger komplex als etwa in der Kunst, wenn wir Robert Hughes' These zugrunde legen: dass die Kunst Gefühl in Bedeutung verwandelt. Das ist tatsächlich Zauberei. Architektur dagegen ist Handwerk – keineswegs einfach, aber nach festen Regeln, mit Parametern, Anleitungen, Vorschriften und einer Unmenge (wie bei Filmen und im Verlagswesen – danke, liebe Redaktionen) an diskretem Teamwork, das den Schöpfer*innen zu Hilfe kommt. Wer glaubt, das eilig besichtigte neue Museum sei von einer Koryphäe der Architektur im Alleingang entworfen, liegt völlig falsch. Genauso irrig wäre die Vorstellung, ich sei der Einzige, dem das Lesepublikum dieses Buch verdankt. Die Kunst muss sich vom Mäzenatentum nicht halb so viel bieten lassen wie die Architektur von ihren Auftraggeber*innen. Aber Kunstschafter sind eben Genies (na ja ...) und Architekt*innen dem Realen verhaftet (meistens). Wenn wir von missglückter Architektur sprechen, haben oft diejenigen, die die Aufträge erteilten, den Glauben verloren, den einfachsten Weg gewählt, das Budget gekürzt oder es nicht geschafft, die Zustimmung von Projektbeteiligten zu bekommen, um die Sache voranzubringen. Andere Kräfte können die Realisierung sogar ganz verhindern: Zivilprotest, der im Lauf des 20. Jahrhunderts exponentiell zugenommen hat, Umweltbewegungen oder betroffene Anwohner*innen. Niemand will mehr Unerträgliches hinnehmen. Alle haben jedes Recht der Welt, stinksauer zu sein, wenn durch den geliebten Park eine Straße gebaut oder das Gemeindezentrum von Bulldozern niedergewalzt werden soll. Dazu kommen noch die Bauaufsicht, Regimewechsel, neue Prioritäten, Geldmangel, Kriege, erschöpfte Architekt*innen ... und Pandemien.

Bauprojekte schreiten voran wie greise Menschen: Kein Wunder, dass manche Dinge durch die Maschen schlüpfen, wenn ein Projekt, an dem heute gearbeitet wird, in vielleicht zehn Jahren noch immer nicht fertig sein wird. In dieser Zeit kann sich viel ändern. Dass überhaupt etwas fertig wird, ist ein Wunder.

Wenn das Ungebaute zur Sprache kommt, dürfen wir nicht übersehen, dass die Geschichte eines Baus mit dem Abschluss der Arbeiten noch lange nicht

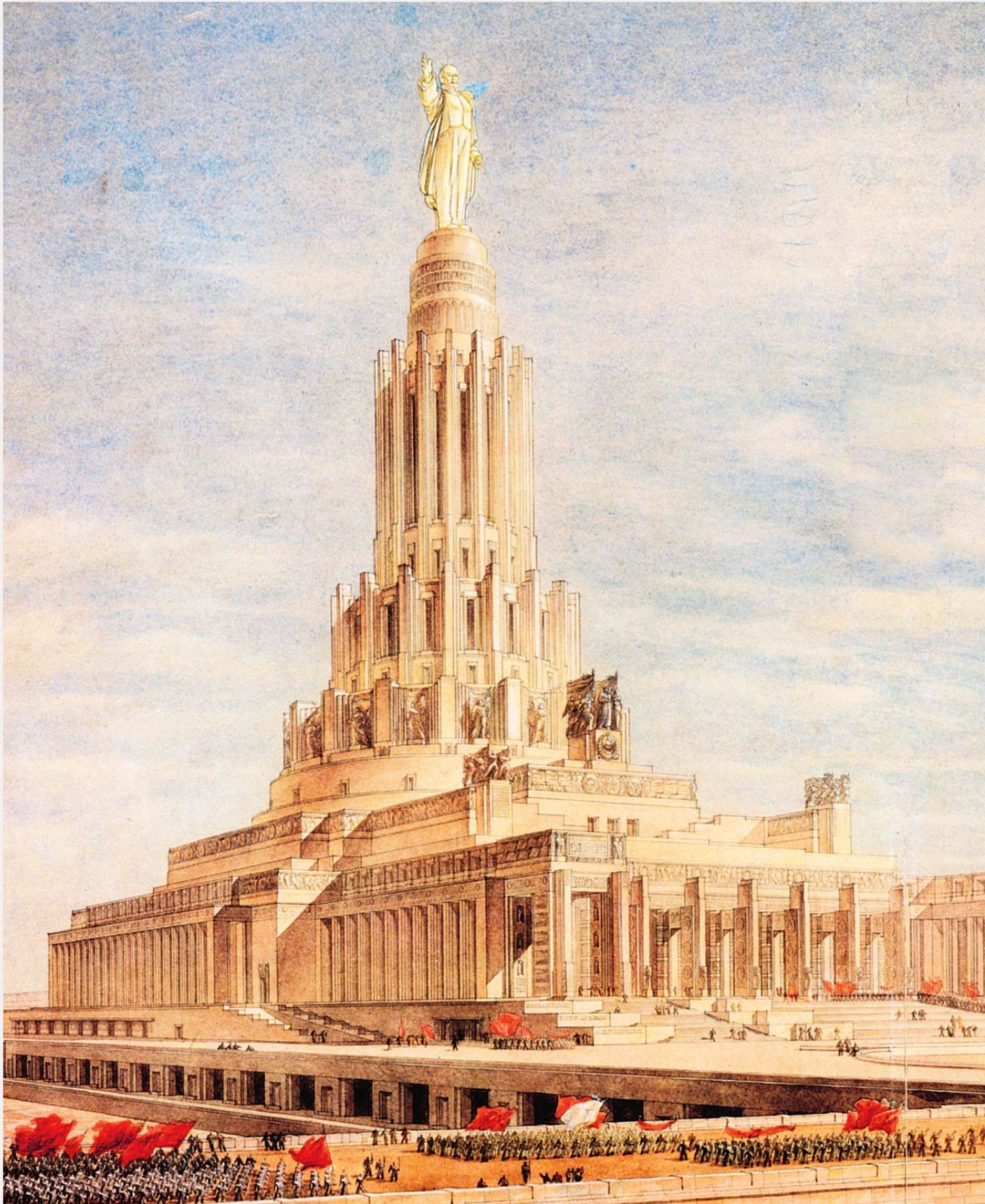
zu Ende ist. Wann ein Bauwerk fertig ist, steht keineswegs fest. Bei einem Menschen wird nach der Geburt schließlich auch nicht von Vollendung gesprochen. Im Verlauf eines Lebens wird sich viel ändern, nicht anders als beim Bauwerk, auf das Verbesserungen, schlecht durchdachte Renovierungen und Verfallserscheinungen zukommen.

Architektur strebt danach, die Welt besser zu machen (den ungezügelt neoliberalen Geldhunger für Immobilienentwicklung lassen wir jetzt einmal beiseite). Auf die architektonische Theorie wurde leider nicht immer gehört. Seit Steine aufeinandergeschichtet werden, während der gesamten Menschheitsgeschichte, entstanden Pläne. Dieses Buch konzentriert sich auf das 20. Jahrhundert, weil in ihm die aufregendsten Ideen keimten. Auch frühere Zeiten liefern lehrreiches Anschauungsmaterial: die Idealstadt Sforzinda etwa, Mitte des 15. Jahrhunderts das Lieblingsthema von Antonio di Pietro Averlino, damals und heute besser bekannt als Filarete.

Beim Blick über die individuellen Architekturen hinaus sehen wir eine lange Reihe überdimensionierter Visionen, die mit den Traditionen brachen. Schon immer versuchten Menschen, das Verhalten anderer zu verändern. Diese Entwicklung beschleunigte sich (so wie jeder andere Aspekt des Lebens) im 20. Jahrhundert. Ein Beispiel: die Vorstellung von einer räumlich dreidimensionalen Stadt, die sich durch die ganze Nachkriegszeit hinzog. Die Idee, die Fußgänger eine Etage höher als die Autos zu versetzen, stieg zur säkularen Religion auf. Die Wunschlinien, gewölbten Abdeckungen und windumtosten Laufgänge lassen erahnen, dass sich Fußgänger mit solchen Dogmen wohl niemals richtig angefreundet hätten.

„Legt das Stadtzentrum dort an, wo ein Maximum an bürgerlicher Aktivität stattfinden kann.“

KENNETH BROWNE, EINFÜHRUNG ZU
HUBERT DE CRONIN HASTINGS, *CIVILIA* (1971)



PRESTIGE



„Bauen! Nicht reden!“

MIES VAN DER ROHE

NACHKRIEGSBAUTEN IN BERLIN

BERLIN, DEUTSCHLAND 1950ER- UND 1960ER-JAHRE

Als Berlin 1945 von der Roten Armee erobert wurde, war es ein Trümmerfeld. So viele Häuser waren zerstört, dass ihr Schutt – 76 455 463 m³ – für einen künstlichen Berg reichte, den Teufelsberg, auf dem die US National Security Agency eine riesige Abhör-anlage errichtete. Ihre Überreste sind noch heute zu besichtigen. Kein Wunder, dass Berlin als Tabula rasa in den 1950er- und 1960er-Jahren zur Projektionsfläche für die Träume utopistischer Exponenten von Architektur und Stadtplanung wurde.

In der geteilten Stadt geriet der Wiederaufbau zu einem Wettbewerb zwischen Ost und West. Die ehrgeizige Neugestaltung des in Ostberlin gelegenen Alexanderplatzes kam Ende der 1960er-Jahre zum Abschluss, die Krönung bildete der phallische Fernsehturm, der Telespargel, wie ihn die Berliner nennen. Auch der Westteil hatte große Pläne. Bei einem 1957 ausgeschriebenem Wettbewerb reichte das britische Architektenduo Alison und Peter Smithson Vorschläge für ein Westberlin ein, das sich auf mehreren, durch Rolltreppen verbundene Ebenen erstreckte. Leider fanden sie damit kein Gehör.

Auch eine andere Idee hatte keine Aussicht auf Erfolg, die vielleicht durchgeknallteste von allen: »die rollenden Gehsteige am Kurfürstendamm« des österreichischen Architekten Georg Kohlmaier und seines ungarischen Partners Barna von Sartory, ein Geistesblitz, wie er nach einer mit Science-Fiction-Filmen und jeder Menge Schnaps verbrachten Nacht entsteht. Das gleiche System stand für das österreichische Graz zur Debatte.

Das Problem war, dass der Kurfürstendamm bereits im Verkehr ersticke, als in den 1960er-Jahren die Zahl der Privatfahrzeuge answoll. 1969 wurde erwogen, die problematischen Zweibeiner (Menschen,

wie stadtplanerisch Tätige sie manchmal nennen) oberhalb des Autogewühls anzusiedeln.

Es handelte sich dabei aber nicht um ein altmodisches Gehwegsystem, das lediglich höher gelegt wurde. Angedacht war eine gigantische, über die ganze Länge des Ku'damms verlaufende Stahlschlange. Zu dieser zwei Kilometer langen Haupt-röhre sollte jedes Gebäude Zugang über Seitenröhren haben, die direkt in seine im Obergeschoss vorge-sehenen Fluchttüren mündeten. Die einzige existie-rende Zeichnung davon erinnert an Carsten Höllers Idee von Bürohochhäusern mit aus den oberen Etagen führenden Rutschen. Wer weiß, ob Höller von ihr nicht dazu inspiriert wurde?

In der Hauptröhre hätten die Fußgänger*innen nach dem Abstellen ihrer Autos in einem nahen Parkhaus ihre Muskeln durch Stillstehen verküm-mern lassen können, während sie der Rollsteig weiterbeförderte und sie jederzeit durch die entspre-chende Seitenröhre in ein Geschäft oder Büro ihrer Wahl gelangten. Kein Tageslicht, keine Anstrengung, keine verlockenden Schaufenster, keine Rücksicht auf unsere gewohnte Art und Weise, in Städten herum-zulaufen – kurz gesagt, der perfekte städtebauliche Plan, der nie zustande kam. Das Empfinden, dass Röhren über der Straße zu hässlich wären, bewirkte im Verein mit den zu erwartenden Kosten, dass das Projekt nie in Angriff genommen wurde.

2015 kam die abstruse Idee der rollenden Gehsteige noch einmal ins Gespräch. Für ihre hervorragende Ausstellung *Radikal modern* grub die Berlinische Galerie die Pläne aus und präsentierte sie neben anderen großen Berliner Architektur- und Stadtpla-nungsträumen aus der Mitte des 20. Jahrhunderts: von der bereits erwähnten Neugestaltung des Alexanderplatzes und dem ähnlich gearteten Smithson-Plan (der auch eine Anzahl Hubschrau-berlandeplätze vorsah) bis hin zur nie erfolgten Erweiterung des mittlerweile leider geschlossenen Flughafens Tegel.

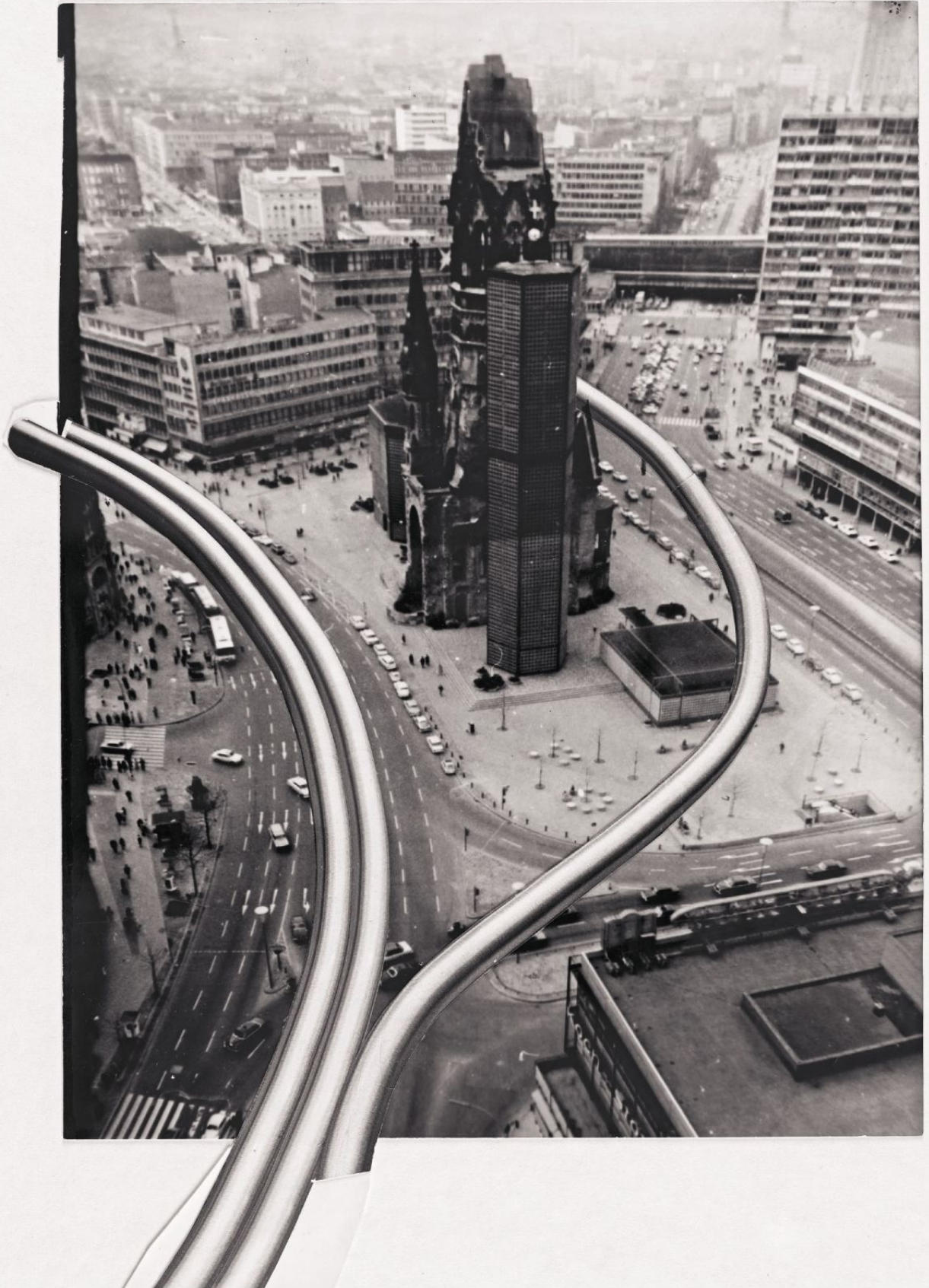
VORHERGEHENDE DOPPELSEITE Zeichnerische Darstellung des Palasts der Sowjets, Moskau

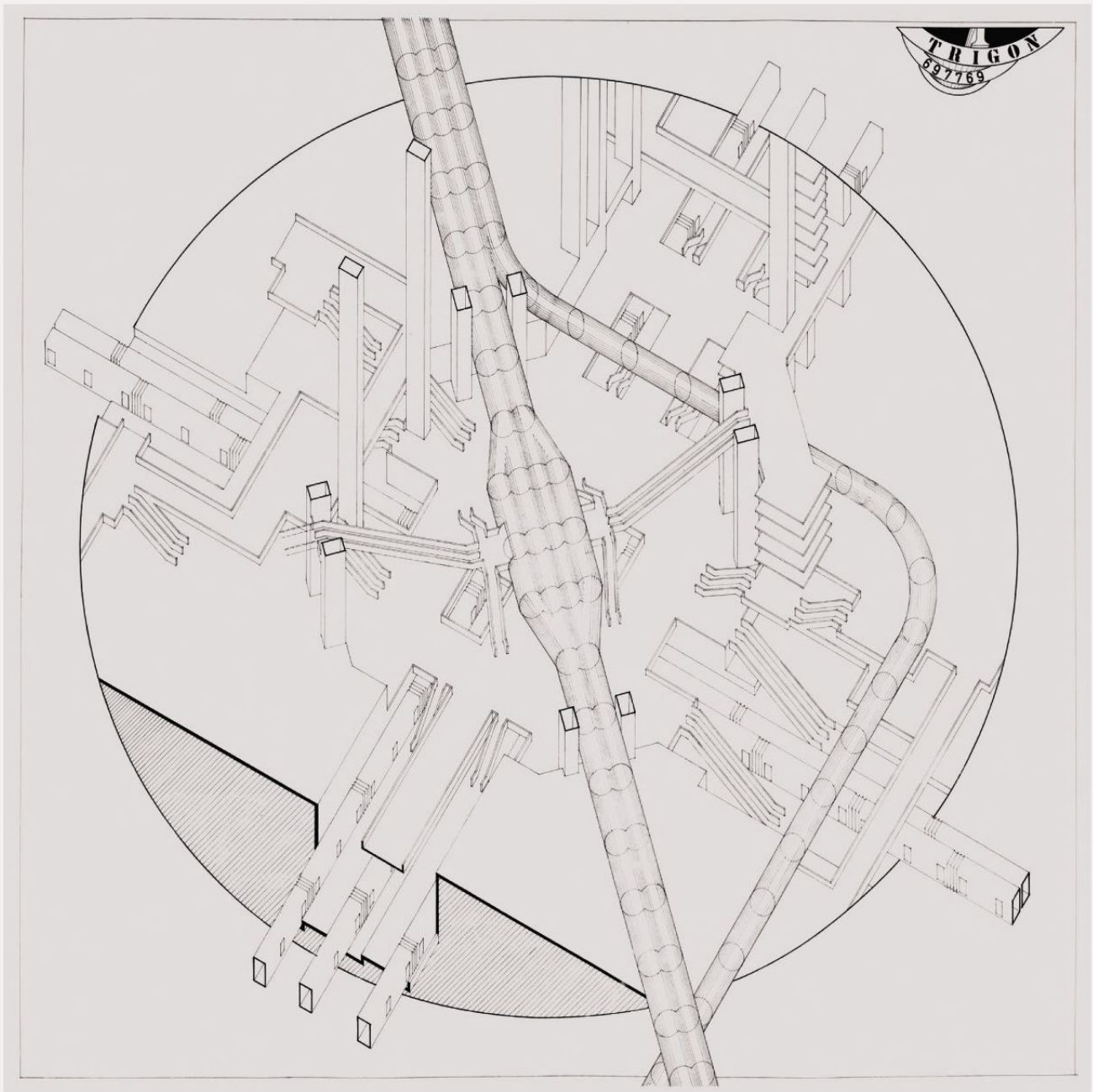
GEGENÜBERLIEGENDE SEITE Plan für die Neubebauung Westberlins in der Nachkriegszeit











VORHERGEHENDE DOPPELSEITE Berlins rollende Gehsteige sollten in ähnlicher Form auch in der steiermärkischen Landeshauptstadt Graz errichtet werden.

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE Rollende Gehsteige über dem Breitscheidplatz, Berlin

OBEN Grafische Darstellung rollender Gehsteige in einer Stadt

LOMEX

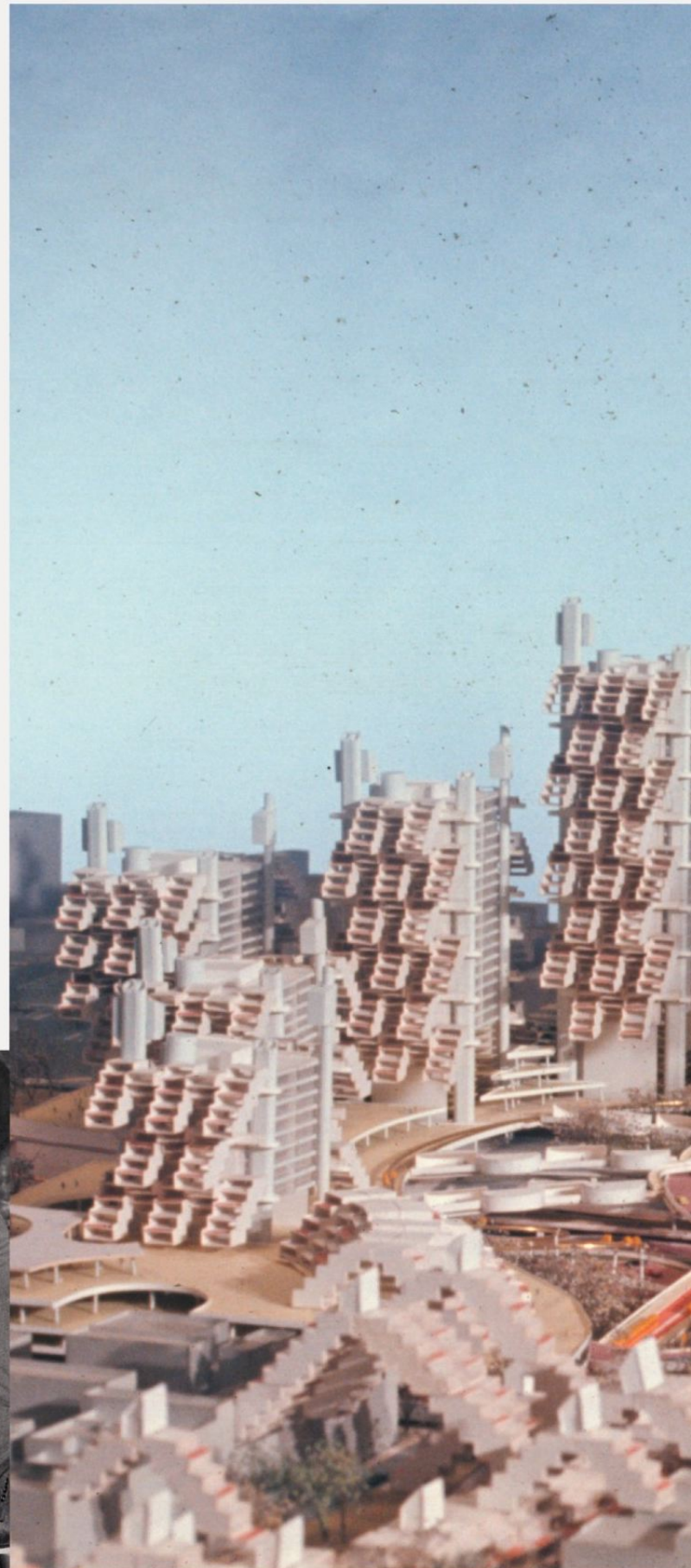
NEW YORK, USA 1967–1971

Der Plan, mit dem die Moderne – möglicherweise – ein für alle Mal beerdigt wurde, der Lower Manhattan Expressway (LOMEX), wurde 1971 aufgegeben, ein Jahr, bevor in St. Louis der Abriss der für den sozialen Wohnungsbau als wegweisend erachteten Pruitt-Igoe-Hochhäuser begann. Und damit war's das für diese Epoche. Wir können uns die Hände reiben, oder? Aber LOMEX ist eigentlich die Geschichte von zwei Plänen.

Der böse Bulle ist hier Robert Moses – der verrückte und größenwahnsinnige Brandroder (und Rassist, wie viele sagen würden), der New York nach seinen Vorstellungen neu entwerfen wollte, was ihm in gewissem Maß gelang. Ja, er verbesserte die marode Infrastruktur der Stadt, aber zu welchem Preis? Die durch den Cross Bronx Expressway angerichteten Verwüstungen in (nicht zu vergessen) schwarzen und hispanischen Wohnvierteln boten einen Vorgeschmack darauf, was die einer Feuersbrunst gleichende Autobahn durch

RECHTS Gesamtansicht des Modells von Paul Rudolphs LOMEX mit seinem Verkehrsknotenpunkt

UNTEN Robert Moses mit einem Modell des LOMEX



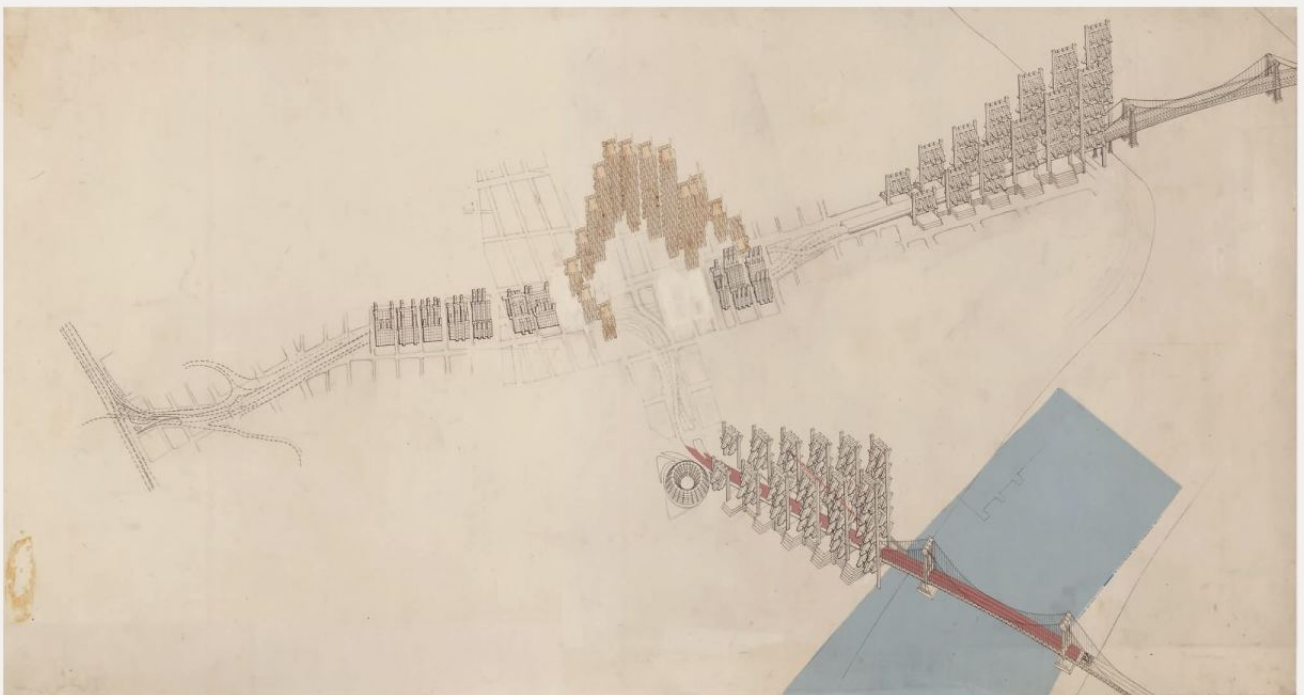


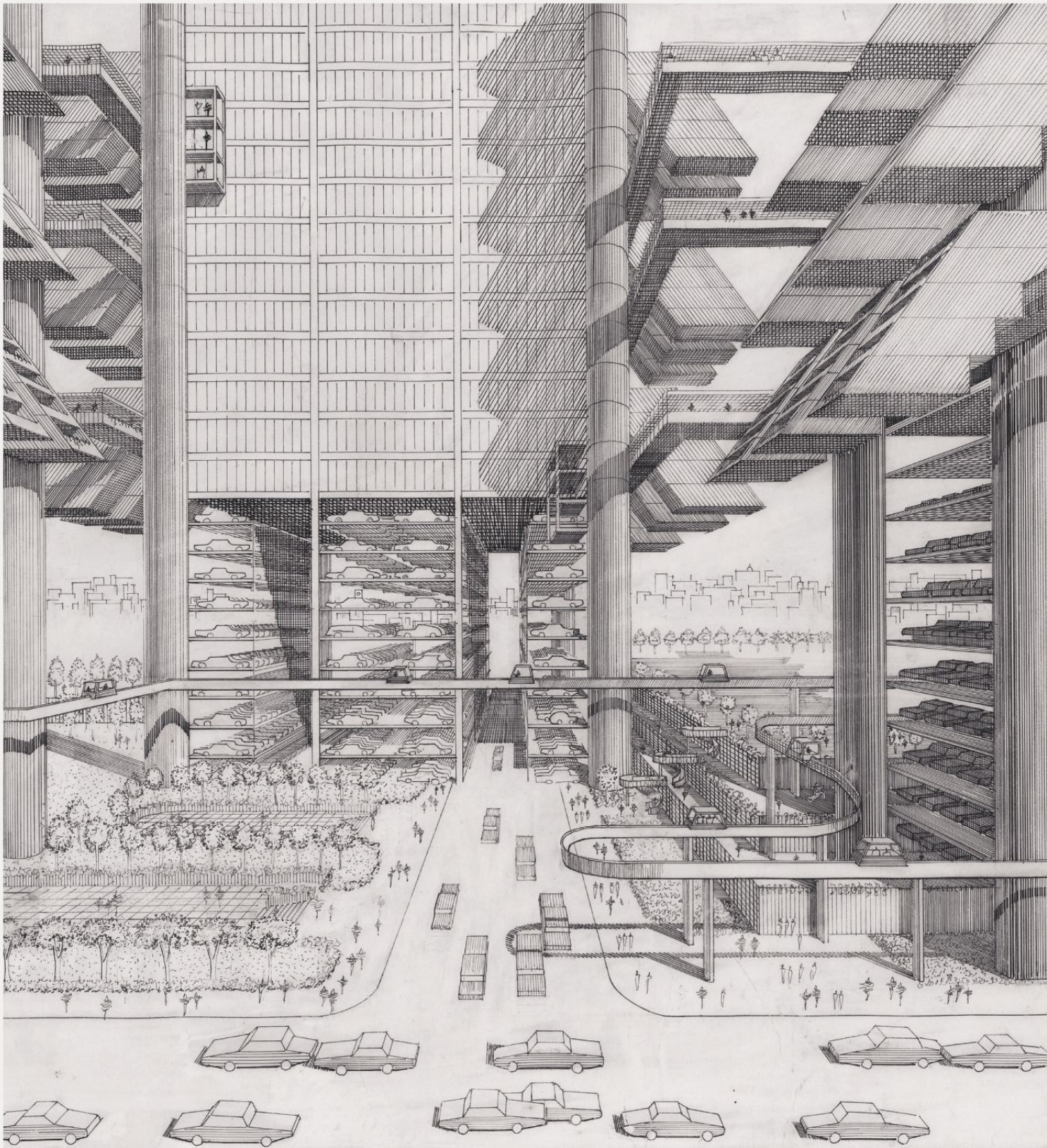
Lower Manhattan angerichtet hätte. Kaum verwunderlich, dass sich die Journalistin und Aktivistin Jane Jacobs dagegen wandte. Ihr Urschrei gegen Großprojekte löste ein gewaltiges Echo aus – bei Menschen, die von Neugestaltungen nichts mehr hören wollten und sich die Vergangenheit zurückwünschten. Jacobs wurde zum Leitbild einer wachsenden antimodernistischen Bewegung, die nicht mehr an Schwung verlor, besonders in den 1980er-Jahren, als die brutalistischen Bauten plötzlich ins Fadenkreuz gerieten, sprich alles, was Terrassen und mehrere Ebenen hatte und aus Beton war.

Der gute Bulle war (theoretisch) Paul Rudolph, der umsichtige Architekt von Schätzen wie dem Bostoner Government Service Center (das interessanterweise unvollendet und ohne ein geplantes Hochhaus blieb und Stand 2021 vom Abriss bedroht ist) und dem Yale Architecture Department in New Haven. Sein LOMEX-Plan kam erst 1967 ins Spiel. Er versuchte, die schlimmsten Exzesse der Autobahn abzumildern, und setzte einen Superblock darauf, der so unübersehbar war, dass Reynier Banham ihn 1976 auf dem Umschlag seines Buchs *Megastructure* abbildete. Rudolphs Feder- und Bleistiftzeichnungen erwecken seine Ideen zum Leben: Nurdachhäuser über abgesenkten Straßen, eine aufsteigende Reihe von Hochhäusern, die treppenartigen Balkone, die Einschienenbahn unter dem Dach des Rondells. Dem Bombastischen fehlt es hier nicht an Eleganz, dem Beton nicht an Gelassenheit. Eine Vision mit Stil. Wären doch nur einige von Rudolphs grandiosen Bühnenbildern Realität geworden, natürlich ohne dafür SoHo und die Lower East Side zu opfern. Vielleicht sind seine Pläne an sich das Projekt, auf das es hier eigentlich ankommt.

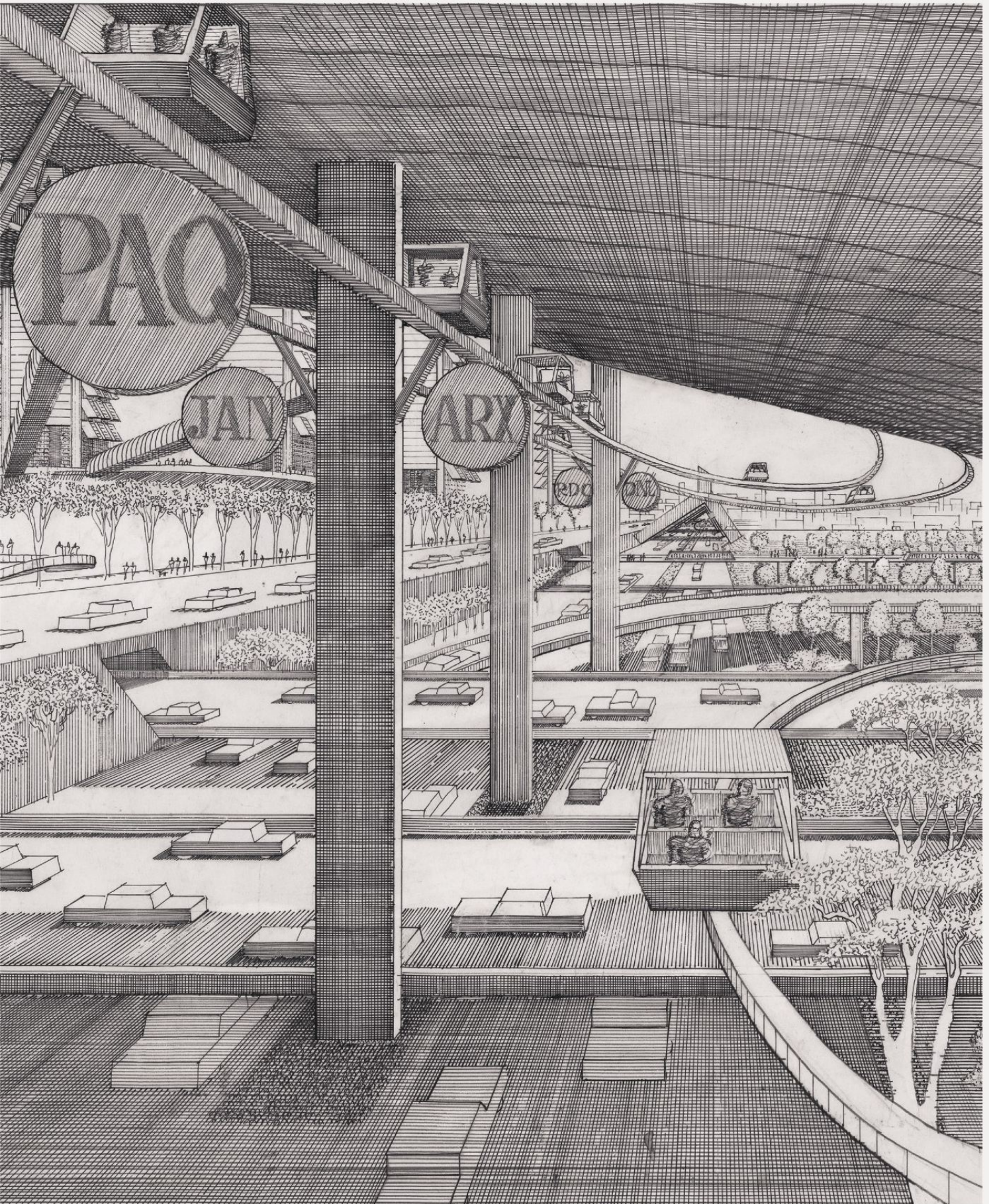
GEGENÜBERLIEGENDE SEITE Entwurfsskizze des LOMEX-Knotenpunkts

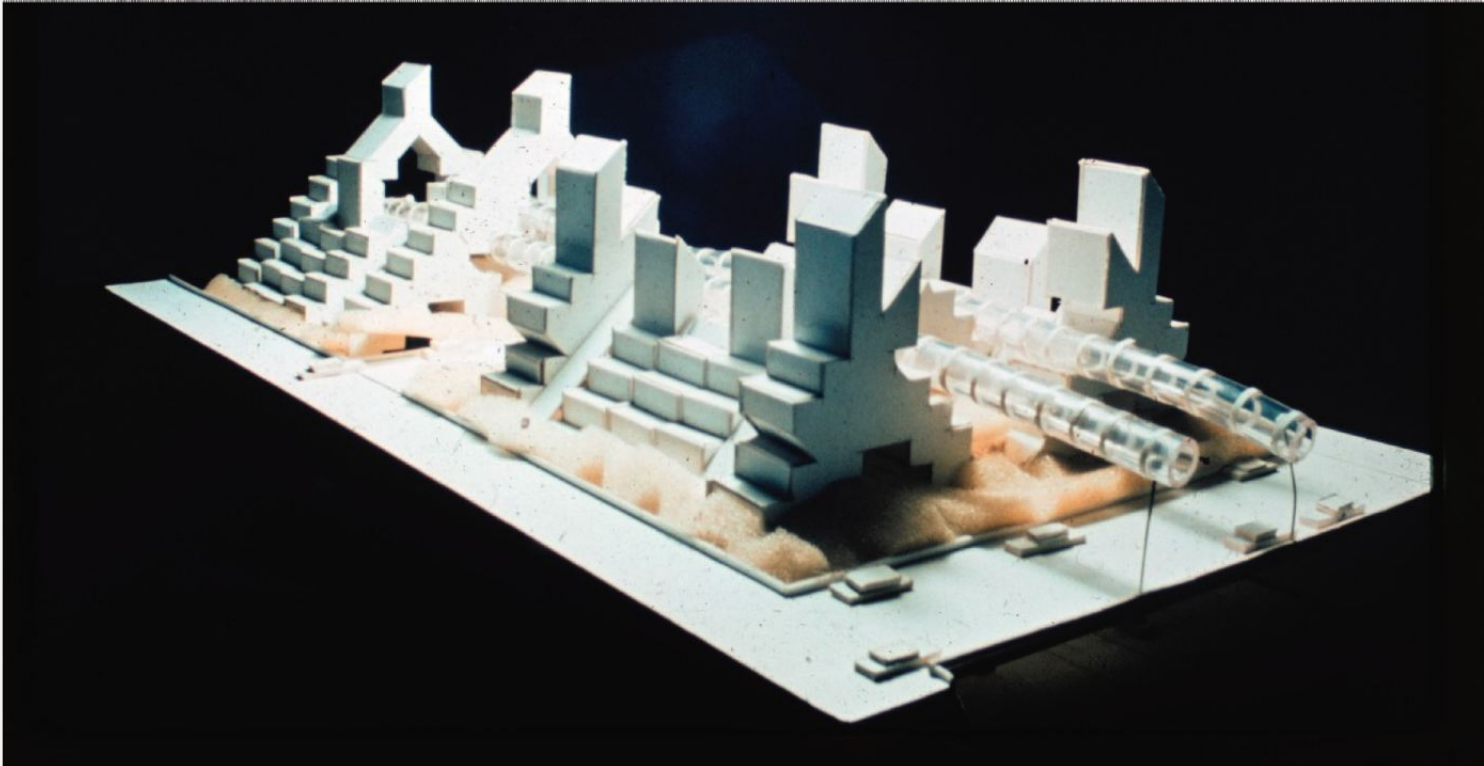
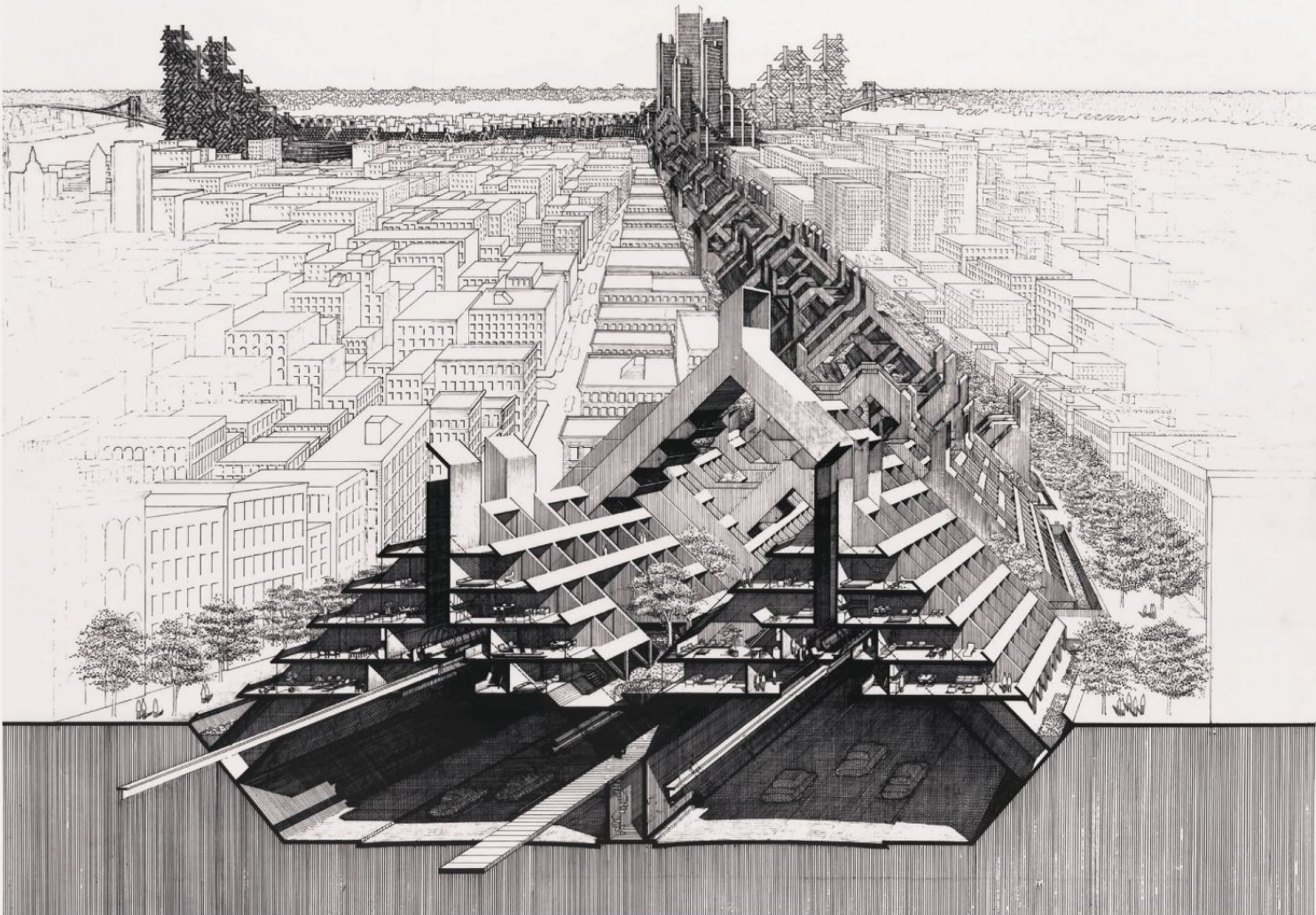
UNTEN Zeichnerische Darstellung des LOMEX-Projekts aus der Vogelperspektive





OBEN UND GEGENÜBERLIEGENDE SEITE Innenansicht
der von Paul Rudolph entworfenen
Superstruktur





GEGENÜBERLIEGENDE SEITE UND UNTEN
Ansichten der Superstruktur
über der LOMEX-Autobahn

