



Fünf Jahre lang plante Cedric Price mit der Theaterdirektorin Joan Littlewood am Fun Palace, einer gigantischen Unterhaltungsmaschine, die sich stets neuen Wünschen und Anforderungen anpassen sollte. Gebaut wurde das Projekt nicht, der Einfluss auf das später realisierte Centre Pompidou ist jedoch unübersehbar.

Unten: Die Voliere im Londoner Zoo (1961) ist eines von lediglich sechs Projekten, die Price umsetzen konnte.

Abbildungen: Cedric Price Archive/Canadian Centre for Architecture, Montreal (links); RIBA Library Photographs Collection, London (unten)

London
Cedric Price – Doubt, Delight and Change

Manchmal ist der Architekt ein radikaler Visionär und seiner Zeit weit voraus. Cedric Price (1934–2003) war so einer. In den 60er Jahren entwickelte er zusammen mit der befreundeten Gruppe Archigram und dem Architekturhistoriker Reyner Banham Konzepte für eine „Stadt der Zukunft“ und leitete daraus eine Architektur für Stadtbewohner ab, die Vielfalt und Zerstreung suchen. Diese damalige Stadtvision hat auffallende Ähnlichkeiten mit der Stadt, wie wir sie heute kennen. Tatsächlich sind viele von Prices Konzepten später aufgegriffen und umgesetzt worden. Mit dem „Fun Palace“ entwarf er zwischen 1960 und '65 eine völlig neue Art von Freizeit- und Kulturzentrum, nach dessen Vorbild Richard Rogers und Renzo Piano gut zehn Jahre später das Centre Pompidou in Paris bauten. 1983, als das südliche Themseufer noch ein Quartier maroder Industrie- und Lagergebäude war, nahm Cedric Price in seinem Entwurf für South Bank das Riesenrad „London Eye“ vorweg, das zur Jahrtausendwende aufgestellt wurde. Sein Konzept „The Potteries Thinkbelt“ von 1964 für eine mobile Universität, die auf den stillgelegten Gleisanlagen in der ehemaligen Bergbauregion von Staffordshire hin und her fahren sollte, steht für die frühesten Ideen auf dem Weg zu einer postindustriellen, auf breiter Bildung gegründeten Gesellschaft. Bald nach diesem Entwurf löste die erste Fernuniversität die Forderungen seines Bildungskonzepts auf Rädern tatsächlich ein – mit Studienangeboten via Fernsehen und schließlich Internet: Architektur, konstatierte

Price, ist zu langsam für diese Welt – und kann mit der technologischen Entwicklung nicht Schritt halten. Ohnehin bezweifelte er, dass zu bauen immer die bestmögliche Antwort auf die einem Architekten gestellten Fragen sei. In der aktuellen Ausstellung des Design Museum in London sind sie jetzt noch einmal alle versammelt: die von Price entworfenen Raumkabinen und Plattformen, die er sich beweglich im Raum angeordnet vorstellte, mit Kränen zu verschieben, oftmals nur für kurze Zeit gebaut, in jedem Fall aber verbunden durch ein Netz vielfältiger Kombinations- und Interpretationsmöglichkeiten. Mit zahlreichen Originalplänen und Skizzen haben die Kuratoren Howard Shubert und Marie Mc Kinley versucht, die Projekte von Cedric Price von den Anfängen seiner Bürotätigkeit 1960 bis zu seinem Tod im Jahre 2003 in den wesentlichen Punkten darzustellen. Die Projektmatrizen, -comics und -diagramme sind ebenso zu sehen wie das große Modell des Fun Palace, in dem die Atmosphäre von radikaler Befreiung und Selbstbestimmung der 60er Jahre mitschwingt, die das gesamte Werk von Price prägte. 170 Projekte hat er entworfen, nur sechs davon umgesetzt. Über die exzentrische Persönlichkeit und den Lehrer Cedric Price, der stets sehr eigenständige, oftmals eigenartige Wege beschritt, erzählt die Ausstellung wenig. Price war unter anderem Mitglied im Verband der britischen Abrissunternehmer, im Verein der Freunde des Londoner Untergrunds und im Britischen Verband für Agrar- und Landwirtschaft. Er hat diese Mitgliedschaften für seine Arbeit weitreichend zu nutzen verstanden: Als das Inter-Action-Centre in Kentish-Town, ein Gemeindezentrum, das er 1971



auf der Grundlage der Ideen für den Fun Palace realisiert hatte, als bedeutendes Bauwerk unter Denkmalschutz gestellt werden sollte, erwirkte Cedric Price persönlich eine Abrissgenehmigung. Das Gebäude war von ihm nur für eine Lebensdauer von 20 Jahren geplant worden, und Architektur, so seine Überzeugung, sollte nur so lange existieren, wie sie gebraucht würde. Der Abbruch des Zentrums im Jahr 2002 muss ihn mit tiefer Genugtuung erfüllt haben.
Tanja Herdt

Design Museum, Shad Thames, London SE1 2YD, www.designmuseum.org; bis 9. Oktober, täglich 10–17.45, Fr 10–21 Uhr

Frankfurt am Main. Seit Sommerbeginn schwimmt „StadtRaum“ auf dem Main – ein Ponton, der einen „nicht-kommerziellen Kulturraum“ trägt. Er soll „Menschen aus Frankfurt und der Region die Auseinandersetzung mit der Geschichte des Flusses ermöglichen“. Initiiert wurden der Pavillon und das Veranstaltungsprogramm, das u. a. in Zusammenarbeit mit den benachbarten Museen organisiert wurde, vom Frankfurter Architekturbüro Studio Moeve. Öffentliche und private Sponsoren unterstützen das Projekt. Seit Mitte Juli ankert StadtRaum vor dem Kunstmuseum Städel (Foto: Jorge Portela, Frankfurt). Bis 5. August ist „Missing Identity“ zu sehen, eine Ausstellung von Studenten der Städelschule und aus Pristina, die



sich künstlerisch mit dem in den 70er Jahren kanalisiertem Fluss in Pristina auseinander gesetzt haben. Informationen zum weiteren Programm des Sommers gibt es unter www.stadtraum-frankfurt.de.

Frankfurt am Main. Im letzten Jahr erst hatte Ingeborg Flagge ihren Vertrag als Direktorin des Deutschen Architektur-Museums verlängert (Heft 36/04), jetzt wird sie zum Ende des Jahres vorzeitig aus dem Amt scheidet. Der Frankfurter Kulturdezernent gab dafür „gesundheitliche Gründe“ an. Flagge selbst äußerte sich gegenüber der Frankfurter Rundschau weitergehend: Sie fühle sich von der Kommunalpolitik zu wenig unterstützt. Zudem sei es inzwischen fast unmöglich, Geld von privaten Sponsoren zu bekommen. Finanziert und organisiert sei das Programm des DAM nur mehr bis Februar 2007.

Mostar. Die Umgebung der Alten Brücke in Mostar ist in die Welterbe-Liste der UNESCO aufgenommen worden. Die 1993 im Bosnienkrieg zerstörte und mit Hilfe der UNO wieder errichtete Brücke sei „zu einem Symbol der Versöhnung und internationalen Zusammenarbeit geworden“, begründete die UNESCO ihre Entscheidung.



Srebrenica (Bosnien)
Gedenk- und Dokumentationsstätte

Der Vorsitzende der „Stiftung für den Friedhof Srebrenica-Potocari“ Beriz Belkic hatte Aida Daidzic ursprünglich nur mit dem Umbau eines kleinen Büros seiner Organisation beauftragen wollen. Der Raum sollte hergerichtet werden, um Besuchern dort einen Dokumentarfilm über die Ereignisse in Srebrenica im Juli 1995 vorführen zu können. Tausende Bewohner hatten damals im Hauptquartier der UN-Schutztruppen, einer Akkumulatorenfabrik im Stadtteil Potocari, vor den heranrückenden Angreifern Schutz gesucht. Doch ohne dass die niederländischen UN-Soldaten eingegriffen hätten, wurden 8000 muslimische Männer und Jugendliche von den serbischen Milizen verschleppt und später außerhalb der Stadt ermordet. Der Friedhof in Potocari existiert seit 2002. Hierhin werden die identifizierten Opfer des Massakers sukzessive aus den Massengräbern umgebettet. Doch eine Gedenkstätte für sie gibt es nicht.

Im Gespräch zwischen dem Stiftungspräsidenten und der Architektin aus Sarajevo entspann sich die Idee, mit dem geplanten Vorführraum den Anfang zu machen; er könnte der Kern einer Gedenkstätte werden, eines ganzen Museums zum bosnischen Genozid sogar. Die Akkumulatorenfabrik ist noch erhalten; als authentischer Schauplatz der Tragödie wäre sie ein geeigneter Ort für ein solches Museum. Tatsächlich ist die 32.000 m² große Fabrik inzwischen leer geräumt – in den vergangenen Jahren hatten sich hier verschiedene kleine Firmen eingerichtet. In den nächsten Jahren soll die Fabrik

Die Akkumulatorenfabrik war 1995 Sitz der UN-Schutztruppe in Srebrenica. Hierhin hatten sich Tausende Bewohner geflüchtet – in der fälschlichen Annahme, dort sicher zu sein. Die gerade im Bau befindliche Gedenkstätte, ein annähernd schwarzer Monolith, soll die „Keimzelle“ eines zukünftigen Museums in der Fabrik werden.
Fotomontage: Aida Daidzic, Sarajevo

saniert und allmählich zu einem Museum umgebaut werden. Geld dafür ist bislang nicht in Aussicht. Für den Kern des zukünftigen Museums allerdings, den „Memorial Room“, wurden Mittel von der niederländischen und der britischen Regierung zur Verfügung gestellt. Aida Daidzic entwarf die 500 m² große Gedenkstätte als „Raum im Raum“ in der Mitte der Fabrikhalle. In dem rechteckigen Monolithen aus anthrazitfarbenem Sichtbeton – Assoziationen zur Kaaba in Mekka sind beabsichtigt – verbirgt sich eine labyrinthische Struktur, die eine kleine Ausstellung und einen Filmvorführraum aufnehmen wird. Dass der „Memorial Room“ nicht wie geplant zum gerade begangenen zehnten Jahrestag des Massakers fertig wurde, ist einmal nicht der komplizierten politischen Situation im Land oder fehlendem Geld geschuldet, sondern schlicht einem pfuschenden Handwerker. Der führte bereits die Bodenplatte so unsauber aus, dass erst einmal nicht weitergearbeitet werden kann. Der elfte Jahrestag, so die Architektin, sei nun ein realistischer Termin für die Eröffnung. *fr*

Leserbriefe

Terminal 3
Heft 25/05

Die Fraport AG nutzt zurzeit das Wettbewerbsergebnis für das dritte Terminal als weitere Etappe ihres Werbefeldzugs für den Ausbau des Frankfurter Flughafens – unter anderem durch eine aufwendige Dokumentation im Deutschen Architektur-Museum in Frankfurt. Die professionelle Durchführung des Wettbewerbs und sein Ergebnis können im Sinne des Auslobers als gelungen gelten. Der Ausgang des zurzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens für die vierte Landebahn als wesentliche Voraussetzung für das Terminal ist zwar noch völlig offen, doch dürfen die schönen Pläne und Visualisierungen schon mal beeindrucken. Sie lassen allerdings für den kritischen Blick auch das erschreckende Ausmaß dieser Maschinerie und ihrer „Leistungsfähigkeit“ erahnen. Die derzeitige Kapazität von 56 Millionen Flugpassagieren wird durch das Terminal 3 um 25 Millionen (mit Erweiterung um 30 Millionen) und durch die zurzeit vorbereitete Erweiterung des Terminals 1 um zusätzliche 5 Millionen auf 85–90 Millionen Passagiere im Jahr erhöht. Diese Zahl entspricht der technisch möglichen Steigerung der Flugbewegungen durch die vierte Landebahn auf mindestens 800–900.000 im Jahr (im Planfeststellungsverfahren ist allerdings „nur“ eine Kapazitätssteigerung auf 660.000 Bewegungen als Ziel definiert). Kritische Aussagen über die Folgen der geplanten Ausbaumaßnahmen fehlen selbstverständlich im Rahmen dieser von Fraport durchgeführten Ausstellung. Nun also das Bauweltheft 25/05. Vielleicht hierin Hintergrundinformationen oder kritische Nachfragen, die sich nicht nur mit „luft- und landseitigen“ Funktionsabläufen innerhalb des Flughafenraums, sondern auch mit den Folgen des geplanten Ausbaus für die Region außerhalb des Zauns befassen? Etwa mit der zusätzlichen schweren Lärmbelastigung von mehr als 100.000 Bewohnern der Region, der Vernichtung von 250–300 Hektar Wald, der Verlärmung von Naherholungsgebieten, der Zerstörung von Natur- und Vogelschutzgebieten oder mit den umfangreichen Siedlungsbeschränkungen der benachbarten Kommunen? Fehlanzeige. Nicht Aufgabe dieses Heftes. Es soll ja nur ein Wettbewerbsergebnis dokumentiert werden. Im redaktionellen Vorspann werden mögliche Probleme zwar angedeutet: „Drehkreuze

kennen heute im globalen Luftverkehrsnetz scheinbar keine Grenzen“, es wird dann jedoch auf weitere inhaltliche Vertiefung verzichtet und das Feld dem Vorstandsmitglied der Fraport AG Barbara Jakubeit überlassen. Auch das von dort mitgelieferte Begleitmaterial wird veröffentlicht: ein Bestandplan ohne Darstellung der geplanten Ausbaumaßnahmen, einige nostalgische Fotos aus den 50er und 60er Jahren und ein geschichtlicher Rückblick eines Air-base-Historikers, der ebenfalls bemerkenswerte Lücken aufweist. Es ist nicht zu spät, das Versäumte nachzuholen. Aktueller Anlass für ein spezielles Themenheft der Bauwelt könnte zum Beispiel das laufende Planfeststellungsverfahren für die vierte Landebahn sein. Es gibt kaum ein vergleichbares Gebiet, wo Globalisierungseffekte und damit verbundenes Konsumverhalten so unmittelbar in Konflikt mit den proklamierten Zielen der Stadt- und Regionalentwicklung geraten. Dazu wäre vor allem eine saubere Dokumentation der vorhandenen Planungen und wesentlichen Daten erforderlich. Der recherchierende Redakteur wäre dabei keineswegs ausschließlich auf Unterlagen der Fraport angewiesen, sondern könnte aus der Fülle des kritischen Materials schöpfen, das in den letzten Jahren von Forschungsinstituten, Hochschulen, Umweltschutzverbänden, kommunalen Institutionen, unabhängigen Planern und engagierten und sachkundigen Bürgern zu diesem Thema erarbeitet worden ist.
Remo Gualdi, Dreieich

wer wo was wann

Der Bund Deutscher Architekten sucht **Ideen für das ICC**. Es sollen Alternativen zu einem Abriss des Internationalen Congress Centrums aufgezeigt werden. Der Berliner Senat erwägt den Abbruch aufgrund eines Gutachtens des Büros gmp. Dort werden die Kosten für die Sanierung des Gebäudes auf 220 Mio. Euro geschätzt – gegenüber 63 Mio. für den von gmp vorgeschlagenen Neubau auf dem Gelände der Deutschlandhalle, die dafür ebenfalls abgerissen werden müsste. Bis 16. August kann man beim BDA Landesverband Berlin Vorschläge einreichen, ab 22. August sollen sie in der BDA Galerie in der Mommsenstraße ausgestellt werden. Näheres unter Tel. (030) 88 68 32 06, Unterlagen unter: www.bda-berlin.de