Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 105 (1987)

Heft: 3

Artikel: Stadterneuerung im Gespräch: Eindrücke einer FGA-Reise nach London

Autor: Lischner, Karin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76496

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 28.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stadterneuerung im Gespräch

Eindrücke einer FGA-Reise nach London

Von Karin Lischner, Zürich

Die Reise der Fachgruppe für Architektur des SIA unter der Leitung von Frau Judith Ryser und den Herren Nikolas Götz und Bernhard Vatter führte in die Weltstadt London. Themen waren die «neuen» Entlastungsstädte, wie Hamstead-Garden Suburbs, Thamesmed und Milton Keynes ausserhalb Londons, aber auch Stadterneuerungsgebiete in London. Über Barbican als Beispiel der sozial orientierten Nachkriegsplanungen, Docklands als Zeichen der Abkehr von staatlicher Planung und Unterstützung des freien Unternehmertums sowie den Neubau von Lloyds-Insurance als punktuelle, der Imagepflege verpflichtete Erneuerung handelt der Beitrag. Andere besuchte Orte oder Bauten wie die Wohnüberbauungen Lillington Garden Estate, Camden u.a., aber auch der Anbau der Tate Gallery (J. Sterling, R. Bevington) und das eher als Kunstwerk zu betrachtende, denn als Heim zu bewohnende Einfamilienhaus des Architekten Y. Simovic, müssen unerwähnt bleiben.

London lag nicht – wie aus Kriminalromanen bekannt – im dichten Nebel, der die Gebäude nur schemenhaft erkennen lässt, sondern in strahlender Sonne. Seitdem neunzehntel der Stadt als rauchfreie Zone erklärt wurde, ist der grau-gelbe Dunst, aber auch eine wohltuende Unbestimmtheit verschwunden. Das klare Morgenlicht zeigte Schönes und Hässliches deutlich. Zeigt auch, dass die Weltstadt sich bis zum eigentlichen Innenstadtbereich gar nicht weltstädtisch, eher kleinstädtisch präsentiert. Erst in der City wechseln die drei- bis viergeschossigen Backsteineinfamilienhäuser mit den halbprivaten Vorgarten zu Überbauungen höchster Dichte. Hier wird alles ausgewechselt, was sich den Anschein von ländlicher Idylle gibt: Plätze und Vorgärten verschwinden, die Trottoire werden schmäler, die Häuser höher.

Barbican – ein vom Quartier abgesetztes Eiland

Im ältesten Bereich der City liegt *Barbican;* der Name: ein keltischer Ausdruck für den Wachturm an einer Stadtmauer weist darauf hin. Barbican war ein lebhaftes Wohn- und Gewerbequartier mit engen Gassen und Läden, bis es 1940 durch Luftangriffe fast völlig zerstört wurde. Von den 1400 Einwohnern lebten auch dem Bombardement nur noch weniger als hundert dort.

1956 wurden vom Ministerium für «Housing and local Development» Wiederaufbaukonzepte vorgestellt, die dann 1959 von den Architekten *Chamberlin, Powell* and *Bon* realisiert wurden. Ziel war die Wiederbevölkerung der Innenstadt. Damit dieses Ziel wirtschaftlich einigermassen tragbar wurde, strebte man eine starke Nutzungsmischung an. Der Wohnanteil wurde mit 50% festgelegt. Diese Abkehr vom CIAM-Grundsatz der Nutzungstrennung bedeutete aber keinesfalls einen völligen Bruch mit den Planungsvorstellungen der Moderne. Die Überbewertung von Luft und Sonne bei der räumlichen Konzeption und die Trennung des Fuss- und Fahrverkehrs wurden strikt eingehalten. Dies führte dazu, wie übrigens viele Erneuerungsprojekte dieser Zeit zeigen (Thamesmead u.a.), dass die Fussgänger sich auf zwei künstlich geschaffenen Ebenen über dem Erdboden bewegen und keinen Bezug zum natürlichen Terrain mehr haben. Damit verliert die Strasse ihren Charakter als Aufenthalts- und Bewegungsraum der Menschen und wird als Park-, Anlieferungs- und Umschlagplatz missbraucht.

Die Bedeutung der Londoner City kann man physisch spüren. Plätze und Vorgärten verschwinden, die Strassen werden enger, die Häuser höher. Die Geschäftsraummieten in unmittelbarer Nähe der Bank von England gehören zu den höchsten auf der Welt. Links im Vordergrund der Anfang von Docksland, oben rechts das im Bau befindliche Gebäude der Loyd's-Insurance (Aufnahme aus «London from the air»)

Die Aussenraumgestaltung mit durch Springbrunnen und Kaskaden bewegten Wasserflächen mildert die Kälte und Dichte der Barbican-Überbauung (Aufnahme: Karin R. Lischner)

Die Barbican-Überbauung aber wird zum Solitär und ist mit dem umliegenden Quartier nur noch mit überdimensionierten Betonrampen verbunden.

Durch zwei aufgebrochene sechs- bis achtgeschossige Blockrandüberbauungen, die von drei Wohntürmen flankiert werden, konnte eine auch für die damalige Zeit ungewöhnliche Verdichtung von 570 Einwohnern pro Hektare erreicht werden. Heute leben rund 6500 Menschen in Barbican. Der *Wohnbereich* – und das ist wohl das Interessanteste an der Konzeption – ist dicht mit dem Barbican Arts and Conference Centre verwoben. Es wurde 1981 eröffnet und beherbergt verschiedene bekannte kulturelle Institutionen, wie das London Symphony Orchestra, die Royal Shakespeare Company, die Guildhall School of Music and Drama und die London City School for Girls. Die angebotenen Räumlichkeiten wie Theater-, Kino- und Konzertsäle, Ausstellungshallen und Restaurants dienen den dort Schaffenden, gewährleisten aber auch Abwechslung und Aktivität im Quartier. Die Durchmischung ist gelungen.

Die im Inneren der Gesamtanlage verbliebenen Freiflächen wurden zu gestalteten Aussenräumen. Der Einbezug grosser durch Springbrunnen und Wasserfälle bewegter Wasserflächen mildert etwas die Kälte und Enge, weit besser als gleichgrosse Rasenflächen dies könnten. Sorgfältig wurden Erinnerungswerte früherer Zeiten wie die St. Giles Church und die römischen Mauerreste in diese Konzeption einbezogen.

Alle diese Vorteile heben aber weder das triste Aussehen noch den oft wegen des Klimas ungemütlichen Aufenthalt auf den Plattformen noch die Zerstörung des Strassenraumes auf. Die damaligen Vorstellungen einer Fussgängerstadt auf der zweiten Ebene konnten nicht verwirklicht werden, so dass Barbican-Area völlig bezugslos im Quartier liegt.

Nutzungsmischung, hohe Dichte (570 Einwohner pro Hektare) und konsequente Trennung des Fuss- und Fahrverkehrs wurden in der Barbican-Überbauung verwirklicht (Aufnahme: aus: «Barbican Centre»)

Docklands – Von Elendsquartieren zur Geschäftscity

Die Konsequenz von auf dem Papier einleuchtenden, in Beton gegossen dann eher unsensiblen Planungsvorstellungen, wie Barbican wirkte ein bisschen ernüchternd. Gespannt waren wir zu erfahren, welche Quartierentwicklungsvorstellungen heute in England vorherrschen, ob aus den vergangenen Schwierigkeiten Folgerungen gezogen wurden, ob jetzt in kleineren Schritten mit Einbezug der Bevölkerung vorgegangen wird. Das Gegenteil ist der Fall. Das grösste, wahrscheinlich auch meist diskutierte Gebiet ist *Docklands*. Es liegt im Osten der Stadt und ist eine 20 km² grosse Fläche zuerst beidseits, dann nördlich der Themse. Es reicht von der Towerbridge bis nach Woolwhich, vom alten Wahrzeichen Londons bis zu seinem neusten Erkennungsmal, der zehntorigen Strumflutsperre, über die Themse.

Docklands, vor der Industrialisierung von Ackerland durchsetzt mit kleinen Weilern, wurde im 19. Jahrhundert zum bedeutensten Handelshafen der Welt, zum grössten Umschlagplatz von allen nur erdenklichen Waren. Noch heute zeugen die sechs- und mehrgeschossigen Speicherbauten von der damaligen Prosperität. In den Docklands wohnt eine bunt zusammengewürfelte Bevölkerung, billige Arbeitskräfte, die jeden Job annehmen, nur um ihre Familien ernähren zu können. Das war früher schon so, hat sich aber jetzt verschärft, da nach dem Neubau des *Containerhafens Tilbury* nach und nach die Docks geschlossen werden mussten. Schlimm war, dass nicht nur die Arbeitsplätze im Hafen verloren gingen, sondern auch die vom Hafen abhängi-

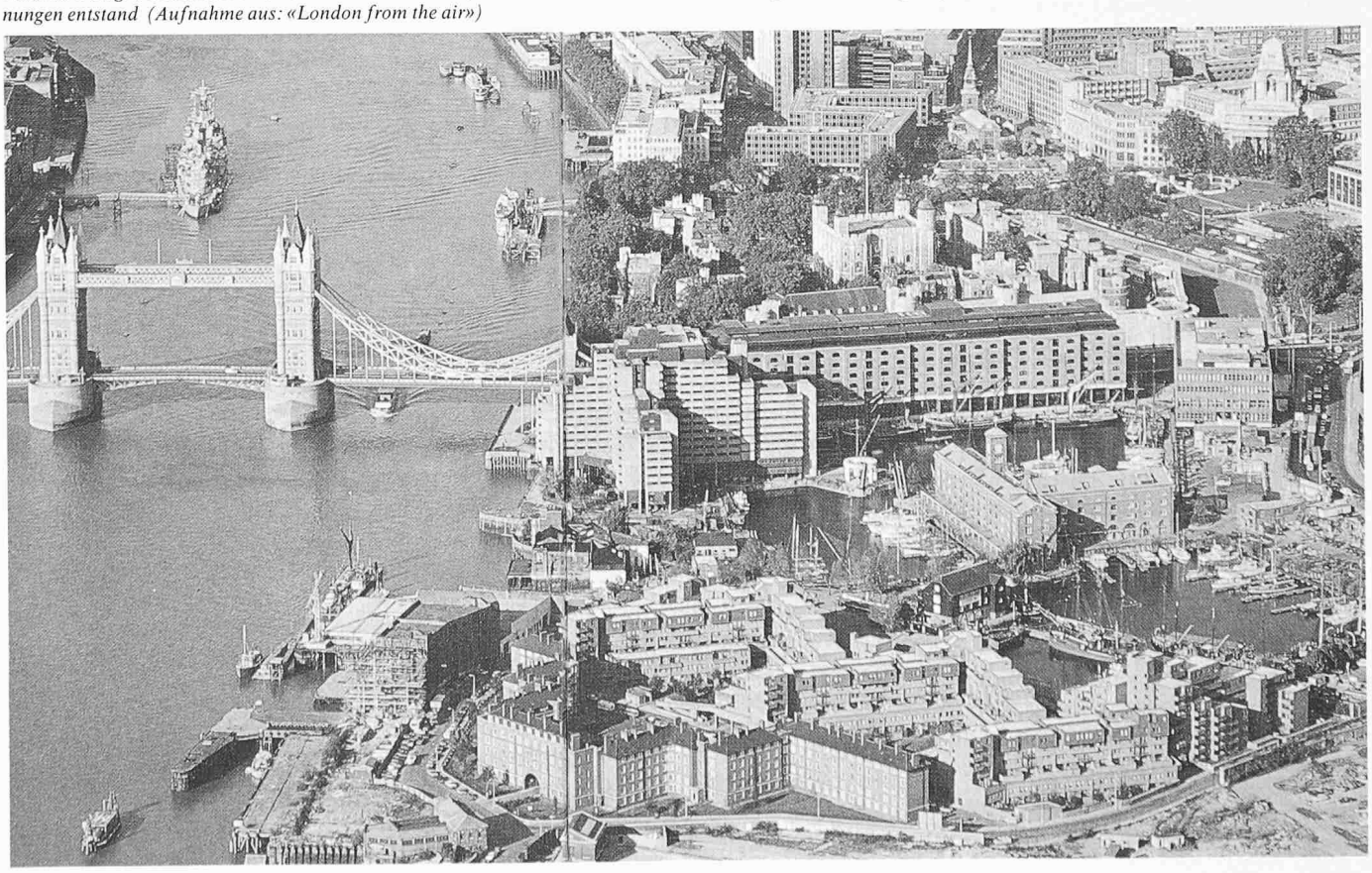
gen Industrien sich verlagerten und die Fachkräfte ihnen folgten. Bis 1980 herrschte eine beängstigende Stille auf den Kaianlagen, die Speicher standen leer, zerfielen, Wohnhäuser wurden verlassen, die Natur kehrte zurück. Von den einstmals 600 000 Menschen, verblieben noch 140 000, die sich recht und schlecht zwischen den Ruinen einrichteten, aber ihr Quartier immer noch als Heimat empfanden, auch wenn es mehr und mehr verwahrloste.

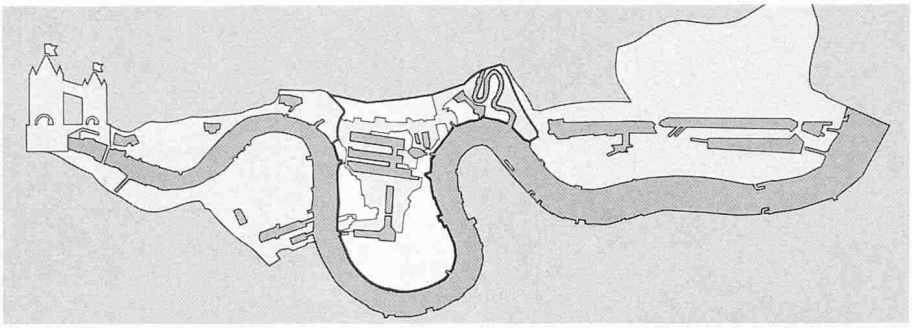
Besucht man heute die Gegend, so fallen einem gut renovierte, zu teuren Appartements umgebaute Speicher längs der Themse auf, die hin und wieder mit phantasievollen Neubauten ergänzt werden. Dies besonders in den Bezirken *Wapping* und *Surrey* in der Nähe der Towerbrigde. Weiter östlich breiten sich aber immer noch weite Industriebrachen aus, bis man auf der *Isle of Dogs,* der Hundeinsel, auf lebhafte Bautätigkeit stösst. Über die Zukunft dieses Gebietes erfahren wir mehr im Informationszentrum des «London Docklands Development Committee», LDDC. Mit einer professionell gemachten Tonbildschau und auf Glanzpapierprospekten wird uns ein «Manhattan auf dem Wasser» vorgestellt. Allerdings sind wir nicht die erwünschten Gäste. Die Kaffeetassen werden dann auch diskret zur Seite geräumt. Erwartet werden Investoren. Die DLLC ist keine staatliche Planungsstelle, sondern eine Entwicklungsgesellschaft, die nach eigenen Aussagen die besten Voraussetzungen für freies Unternehmertum und Privatinitiative schaffen soll. Damit sie den in St. Katherine's Docks im kleinen praktizierten Erneuerungsmechanismus im grossen in Gang bringen kann, wurde sie mit allen erdenklichen Vollmachten und hohen Geldmitteln ausgestattet. Über 200 Mio. Pfund standen ihr bis 1985 zur Verfügung. Von 1985 bis 1987 sind pro Jahr 71 Mio. Pfund budgetiert, von 1987 bis 1989 sind 73 Mio. vorgesehen.

Seit der Schliessung der Docks bot die Gegend einen traurigen Eindruck: zerfallene Häuser, menschenleere Kaianlagen, verwahrloste Speicher (Aufnahme: aus «Merian, London»)

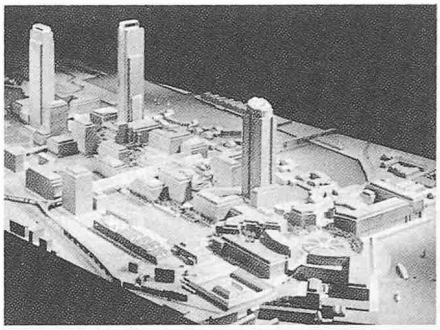
Das Geld ist für Landkäufe, Infrastrukturaufgaben und Umgebungsgestaltung bestimmt. In den fünf Jahren ist einiges geleistet worden. Im Bau befindet sich ein Schnellbahnsystem, das Docklands direkt mit der City und dem Londoner U-Bahnnetz verbindet. Schnellstrassen schliessen das Gebiet direkt an das bestehende Autobahnsystem an. Brtish Telecom und Mercury Communication bieten mit zwei Erdsatellitenstationen die neusten Entwicklungen im Kommunikationsbereich an. Im nächsten

Eine der wenigen Ausnahmen war St. Katherine's Docks, wo durch Privatinitiative ein neues Quartier mit Segelhafen, Gaststätten, Ladenpassagen, Büros und Wohnungen entstand (Aufnahme aus: «London from the air»)





Docklands reicht von der Towerbridge bis nach Woolwhich



Auf der Isle of Dogs soll eine neues «Metropolitan Water Centre» entstehen

Jahr soll in den Royal Docks der neue Flughafen eröffnet werden, von dem die wichtigsten englischen Grossstädte, aber auch alle europäischen Hauptstädte, mehrmals täglich angeflogen werden.

Für die Londoner Bevölkerung wird das Verkehrssystem mit Schnellbooten und Schnellbussen auf eigenen Trassees ergänzt.

Gegensätze prallen aufeinander

Die finanziellen Anreize zeigen Erfolg. Die Bauvorhaben überstürzen sich. Planungsvorstellungen wären, bevor zu Papier gebracht, schon überholt, wie ein Mitglied der früheren staatlichen Planungstelle, die seit 1981 aufgelöst ist, lakonisch bemerkte. Bis jetzt wurden hier von privaten Investoren über 1000 Mio. Pfund verbaut. Die Wertsteigerungen der Wohnungen und des Bodens sind enorm. Die Landpreise haben sich in fünf Jahren verzwanzigfacht, wie ein Repräsentant der LDDC erklärt. In den Dockslands trifft man auf die schärfsten Gegensätze: Zerfallene Fabrikhallen, computergesteuerte Bürogebäude, heruntergewirtschaftete Wohnhäuser, luxuriös renovierte Speicher, nach denen eine rege Nachfrage besteht. Es gilt als chic, in viktorianischer Gotik mit Blick auf Greenwich zu wohnen und in der Freizeit mit Wasserski in den Docks umherzufahren, obwohl ein unfreiwilliges Bad in der doch sehr undurchsichtigen Themse sicher alles andere als ein Vergnügen ist. Aber auch das soll sich ändern.

Scharf sind auch die sozialen Unterschiede zwischen den Bewohnern.

In der «Enterprise»-Zone braucht es keine Baubewilligung, Dayly Telegraf (Aufnahme aus «London Docklands, LCCD»)

Die LDDC kümmert sich weder um die generelle Planung, noch um eine geordnete Siedlungsentwicklung, schon gar nicht um gestalterische und ästethische Belange. Man ist überzeugt, dass die Unternehmer am besten wissen, was sie wo und wie bauen.

Auf der Isle of Dogs wurde, um den Erneuerungsprozess zu beschleunigen, eine Spezialzone «Enterprise» ausgeschieden. Hier kann ohne Baubewilligung aufgestellt werden, was gefällt. Ein Schlaraffenland für Bauherren und Architekten, könnte man meinen. Aber das nicht nur aus architektonischer Sicht wenig befriedigende Ergebnis bewirkt, dass man wieder gern ein paar Vorschriften einhält. Zusätzlich zu diesen Bauerleichterungen kommen noch starke Steuervergünstigungen. In den ersten zehn Jahren müssen z. B. keine lokalen Steuern bezahlt werden.

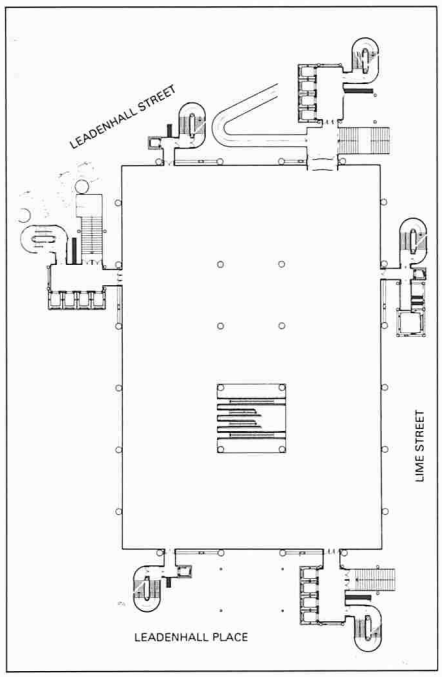
Auf der einen Seite die alteingessene Bevölkerung, verarmt, zu einem hohen Prozentsatz arbeitslos und ohne viel Hoffnung auf eine Änderung der Situation, auf der anderen Seite die gutsituierten Neuzuzüger. Ein Konflikt scheint vorprogrammiert, falls die soziale Unterschicht nicht freiwillig ihr Quartier verlässt. Doch das scheinen sie zu tun. Seitdem diese ihre Mietwohnungen kaufen und dementsprechend auch verkaufen können, verdienen auch sie am Erneuerungsprozess. Ob das wirklich ein Gewinn für sie ist, wird sich erst zeigen.

Für die meisten von uns waren sowohl die Dimension wie die Art des Vorgehens und des Umganges mit der Quartierbevölkerung ziemlich irritierend. Es ist wichtig, solche Konzepte, die stark mit der politischen Auffassung der Regierung verknüpft sind, genau zu beobachten. Lernen kann man auf jeden Fall.

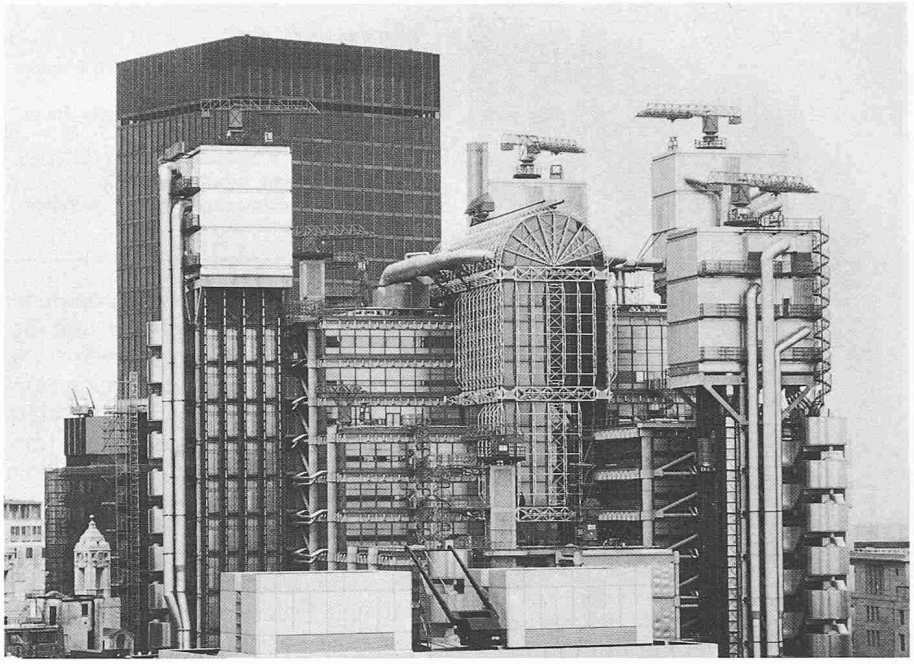
Kritik regt sich aber auch in der berühmten Quadratmeile zwischen Lombard-, Cornhall-, Cheapside- und Treadneedlestreet, dem wohl momentan wichtigsten Finanzplatz der Welt. Dort befürchtet man, wenn das Bauvorhaben einer *«Metropolitan City»* auf dem Gelände der Canary Wharf mit drei 260 m hohen Wolkenkratzern erbaut wird (Architekten: Skidmore, Owings and Merril), eine Entleerung und Verödung der jetzigen City.

Lloyd's Insurance – eine technische Kathedrale

Ein Neubau der traditionsreichen Versicherungsbörse hatte schon genug zu reden gegeben. Zwischen Kalksandsteinbauten, die Ehrwürdigkeit und Seriosität ausstrahlen, reckt sich ein silbrig glänzendes Gebilde gegen den Himmel, das Assoziationen an die Förderanlagen einer Erdölraffinerie weckt. Hier wird das Innerste nach aussen gekehrt. Alles Nebensächliche, was sonst im Haus versteckt wird, wie Toilettenanlagen, Lifte, Installationssysteme, Lüftungsrohre werden wie Dekorationelemente der Hightechnologie vor die



Grundriss



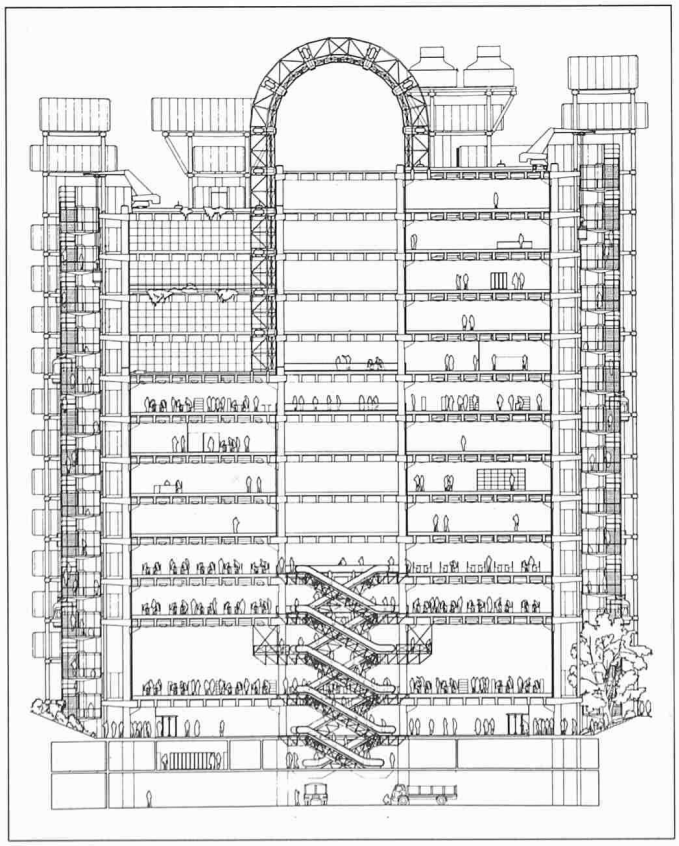
Beim Lloyd's-Neubau wurde alles, was sonst im Inneren eines Gebäudes versteckt wird, nach aussen gekehrt

Fassade gelegt. Sie vermitteln einmal den Eidnruck von Dynamik, unbegrenzten Glaubens an den technischen Fortschritt, zum anderen Unnahbarkeit. Wie ein stachliges Insekt wehrt das Gebäude mit seinem chromstählernden Panzer alles Unbefugte ab.

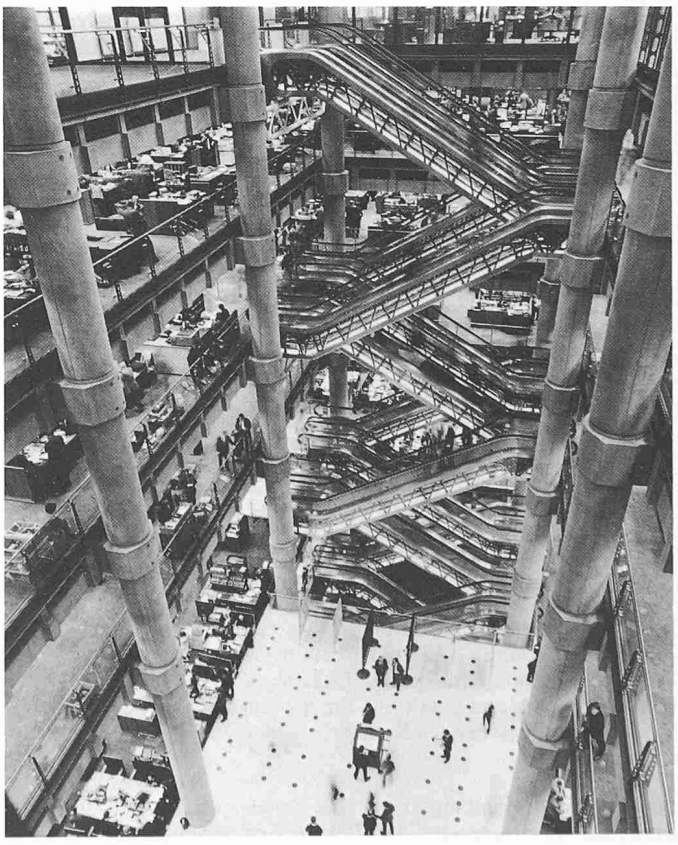
Der Architekt *Richards Rogers,* bekannt durch das *Centre Pompidou* in Paris, begründet diese Konzeption sehr rational: Das Verlegen aller reparaturanfälligen Elemente vor die Fassade erleichtert das Ersetzen und ermöglicht eine dem technischen Wechsel der nächsten 50 Jahre angepasste Struktur.

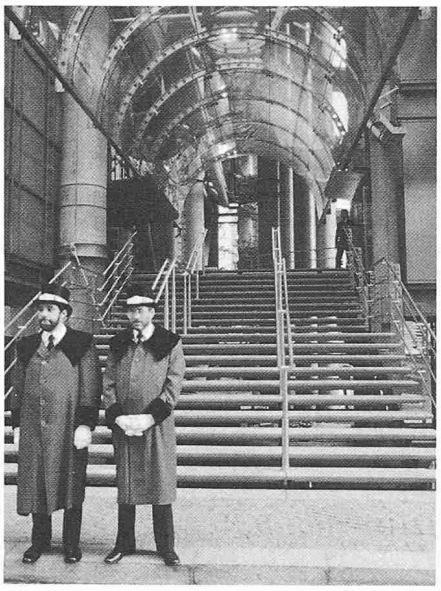
Zugleich erhält das Gebäude dadurch einen durch fast keine Einbauten gestörten Innenraum (nach seinen Berechnungen einen Gewinn von 30% Nutzfläche), der für die Arbeitsweise von Lloyd's Insurance, den ständigen Kontakt der Makler untereinander beste räumliche Voraussetzungen bringt. Faszinierend ist der Innenraum. Herzstück der Anlage ist ein 76 m hohes über 13 Geschosse reichendes Atrium. Es ist mit einer Glaskuppel gedeckt, der Hauptlichtquelle des Gebäudes. Acht Betonsäulen am Rande dieser Halle und zwanzig ausserhalb der verglasten Aussenhaupt bilden mit den 2600 m² Nutzfläche aufweisenden Galerien das Tragsystem. Die ersten vier Geschosse sind mit einer monumental wirkenden Rolltreppe verbunden, die so häufig benutzt wird wie diejenige eines Warenhauses am Samstag.

Querschnitt



Der Mensch als Massstab aller Dinge wirkt im Atrium etwas verloren





Obwohl die High-Tech-Architektur eine neue Zeit darstellt, bleiben die Menschen im traditionellen verankert (Aufnahme: Karin R. Lischner)

Sie ist nicht nur technisch begründet, sondern wirkt auch symbolhaft für Bewegung, Fortschritt, Kontakte.

Die dort arbeitenden Menschen wirken in dem in die Breite und Höhe fliessenden Raum völlig verloren, als wenn der Massstab zwischen Gebäude und Benutzern verwechselt worden wäre. Obwohl, oder weil sie sich so winzig empfinden, versuchen sie mit allen Mitteln menschliche Dimensionen und Atmosphäre zurückzuholen. So bewachen rotlivrierte Türhüter die Eingänge, auf einem an Grossvaters Zeiten erinnernden Schreibpult wird mitten im Atrium jedes gesunkene bei Lloyd versicherte Schiff mit Federkiel vermerkt und die Glocke der Lutine, eines untergegangenen Goldfrachters, erinnert die traditionsreiche Vergangenheit. Noch deutlicher wird der Zwiespalt zwischen architektonischem Ausdruck und dem Verhalten der Benutzer dort, wo diese noch mehr zu sagen haben, in der Direktionsetage. Dort soll der 200 Jahre alte Adams-Room, ein Original aus dem Bowood House in Wiltshire, Stück für Stück, Stuckpaneel für Stuckpaneel wieder aufgebaut worden sein. Uns war der Zugang zu diesen Räumen verwehrt.

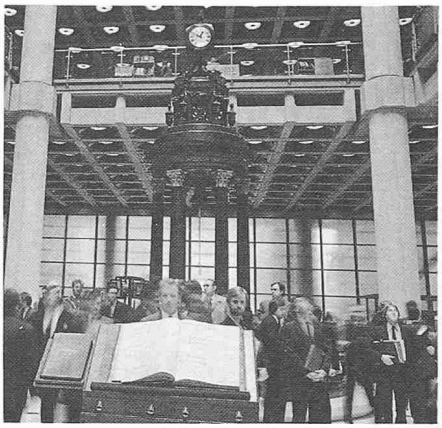
Literatur

Barbican Centre, Barbican Silkstreet, London 1982

LCCD: London Docklands, West-India-House, London 1986

Lloyds of London: Building' Briefing, A Sketch of History, Lime Street, London, 86

Judith Ryser: «Unterlagen zur FGA-Reise», London 1986



Vom Architekten nicht vorgesehene Einbauten: die Glocke der Lutine und das grossväterliche Schreibpult

Adresse der Verfasserin: *Karin R. Lischner,* Nordstrasse 46, 8006 Zürich.

Preise

Gottfried Semper-Preis für Städtebau

Die Stiftung für Architektur wurde vom verstorbenen Architekten Prof. Charles Edouard Geisendorf gegründet und bezweckt die Förderung der Forschung und Ausbildung auf dem gesamten Gebiet der Architektur, eingeschlossen Planung.

Ausschreibung

Die Stiftung für Architektur Geisendorf, vertreten durch den Stiftungsrat, schreibt alle 2 Jahre – erstmals im Jahre 1987 – einen Preis aus für bedeutende städtebauliche Leistungen in der Schweiz.

Mit der Preisausschreibung und der Verleihung sollen der Städtebau in der Schweiz gefördert, die bedeutenden Leistungen auf diesem Gebiet hervorgehoben und die Bedeutung von Gottfried Semper als Architekt und Städtebauer gewürdigt werden.

Gegenstand

Gegenstände der Prämierung können sein: Städtebauliche Anlagen in der Schweiz, welche ausgeführt oder zum mindesten teilweise durchgeführt sind. Als städtebauliche Anlage werden verstanden: Gruppen von Gebäuden, grössere Wohnüberbauungen, Platz- und Strassengestaltung, Quartiersanierungen, Zentrumsgestaltung, Einbau von Neubauten in bestehenden Kontext.

Bewerber

Bewerber und Preisempfänger sind freierwerbende oder beamtete Architekten und Planer, auch Gruppen oder Teams von solchen, mit Wohnsitz in der Schweiz.

Jury

Die Jury wird für jede Preisausschreibung vom Stiftungsrat neu gewählt und setzt sich wie folgt zusammen: ein Mitglied des Stiftungsrates (Architekt), drei Architekten oder Planer, wovon einer aus dem Ausland, ein Stadt- oder Kantonsbaumeister/-planer.

Preissumme:

Die Preissumme beträgt 40 000 Fr. und kann max. auf zwei Preisträger oder -gruppen aufgeteilt werden. Die Jury kann ausserdem lobende Erwähnungen für weitere eingereichte Arbeiten ohne Preis aussprechen.

Bewerbung

Die Ausschreibung erfolgt in den Fachzeitschriften «Werk – Bauen ± Wohnen», «Schweizer Ingenieur und Architekt», «Rivista Tecnica», «Archithèse» sowie durch Prospekte bei den schweizerischen Fachverbänden. Die Bewerber um den Preis haben bis zu einem Stichdatum dem Stiftungspräsidenten eine einfache Dokumentation über die städtebauliche Anlage einzureichen.

Die Dokumentation im Format A4 soll umfassen:

- Bezeichnung der Anlage
- Namen der für die Gestaltung verantwortlichen Fachleute
- Bezeichnung der Auftraggeber
- Kurze Beschreibung von Aufgabe und Ziel
- Wichtigste Pläne
- Fotos des heutigen Zustandes.

Die Dokumentation eines Bewerbers soll sich auf *eine* städtebauliche Anlage beschränken. Es ist der Jury freigestellt, die Anlage zu besichtigen. Ausserdem ist die Jury berechtigt, nach Ablauf des Stichdatums weitere Bewerber zur Einreichung einer Dokumentation aufzufordern. Die nicht berücksichtigten Dokumentationen werden nach Abschluss der Prämierung an die Bewerber zurückgesandt.

Preisverleihung

Die Verleihung der Preise erfolgt öffentlich im Rahmen einer Feier an geeignetem Ort. Die Preisträger erhalten neben dem Geldpreis eine Urkunde. Die prämierten und die lobend erwähnten Arbeiten werden in geeigneter Form publiziert.

Festlegung über den Semperpreis für Architektur 1987

Gegenstand sind städtebauliche Anlagen gemäss Reglement.

Die Jury ist vom Stiftungsrat wie folgt zusammengesetzt und gewählt worden:

Benedikt Huber, Zürich, Arch. BSA/SIA, Prof. für Architektur und Städtebau, Stiftungsrat; Benedetto Antonini, Lugano, Arch. BSA/SIA, Kantonsplaner; Klaus Humpert, Stuttgart, Arch. BDA, Prof. für Städtebau; Mme Arlette Ortis, Genf, Arch. SIA, Planerin; Alfredo Pini, Bern, Arch. BSA/SIA, Architekt und Planer.

Das Stichdatum für die Einreichung der Dokumentation ist der 15. April 1987. Die öffentliche Preisverkündung erfolgt am 25. Juni 1987 in der Semperaula der ETH Zürich.

Die Dokumentationen sind eingeschrieben per Post an den Präsidenten des Stiftungsrates, Hans Zwimpfer, Architekt BSA/SIA, St. Alban-Anlage 66, 4010 Basel, einzureichen.