Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 74 (1987)

Heft: 1/2: Struktur, Konstruktion und Form = Structure, construction et forme = Structure, construction and shape

Artikel: Wer bestimmt den «guten Geschmack»? : eine Polemik im Tessin gegen das Mövenpick

Autor: P.F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-56142

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

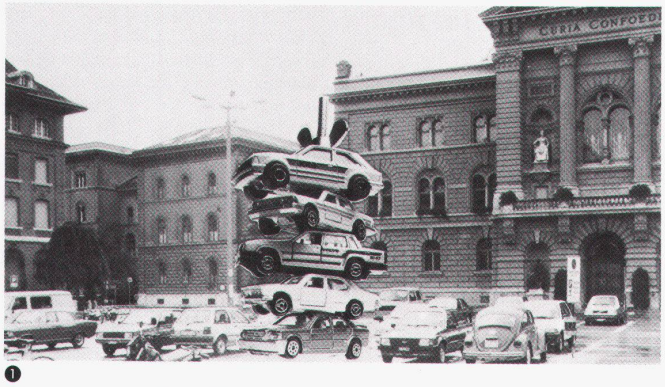
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 06.12.2025

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



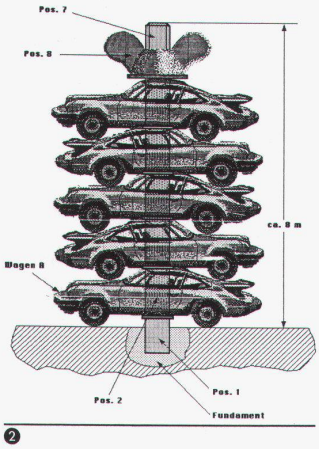
❶

Autoplastik als Mahnmal

Der Baudirektion der Stadt Bern wurde ein Gesuch eingereicht, um eine Autoplastik von Christian Mühlemann auf dem Bundesplatz zu bewilligen

Die in einem Betonfundament gegen die auftretenden Belastungen (statischer Druck, Biege- und in geringerem Mass Torsionsschwingungen) verankerte Pos. 1 ragt bis an die Unterkante des Chassis von Wagen A, welcher auf deren Flansch aufliegt. Die Verbindung von Pos. 1 zum zweiten Rohrstück Pos. 2 (im Innern des Wagens A) geschieht im Chassis durch vier Distanzhülsen, die durch die tragenden Autoteile geführt und mit den Verbindungsschrauben zwischen den Flanschen von Pos. 1 und Pos. 2 reibschlüssig fixiert werden. Im Dach sind vier zu den Chassisdurchbrüchen um 45° versetzte Bohrungen vorgesehen, durch welche das Fahrzeug zusätzlich mit vier Hartgummi-Schwingelementen am oberen Flansch der Pos. 2 befestigt wird. Diese Standard-Federelemente bestehen aus einem zylindrischen Gummiteil, das an beiden Stirnseiten mit einer anvulkanisierten, einen Gewindestift bzw. ein Innengewinde tragenden Metallscheibe versehen ist. Diese Konstruktion garantiert einerseits eine sichere Fixierung der einzelnen Autogehäuse, dämpft andererseits auch durch äussere Kräfte verursachte Schwingungen bis zur Wirkungslosigkeit ab.

Als Eigenlasten sind die Gewichtskräfte der Autogehäuse (ohne Motor und Getriebe) mit je ca. 10000 N, der Mutter inkl. Unterlagsscheibe mit ca. 2500 N und die aller Rohrsegmente (insgesamt ca. 10000 N) einzuführen. Als äussere Lasten sind abzu-



❷

klären: Beschädigung durch kollidierende Fahrzeuge, Beklettern, Windlast sowie mutwilliges In-Schwingung-Versetzen.

Die der Witterung ausgesetzten Oberflächen sind nach Absprache mit dem Initianten metallfarben, nach unserem Vorschlag zweckmässigerweise feuerverzinkt.

Über die Gestaltung der Durchbrüche im Chassis und im Dach der Fahrzeuge sowie über deren Position kann erst nach der Typenwahl Genaueres ausgesagt werden.

Die einzelnen Segmente werden mitsamt den Autogehäusen durch den Kran zusammengefahren und miteinander verschraubt. Gegen unbefugtes Lösen der Schrauben sind entsprechende Sicherungsmassnahmen (Splinte, Blechlappensicherungen o.ä.) vorzusehen. (Auszüge aus dem Konstruktionsbeschrieb).

❶
Autoplastik auf dem Bundesplatz, Fotomontage

❷
Seitenansicht
Foto: Jürg Hafen, Bern

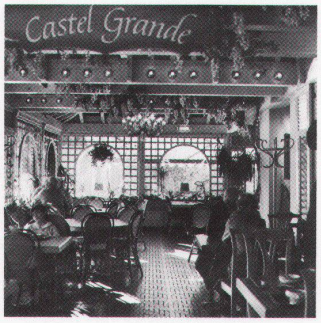
Wer bestimmt den «guten Geschmack»?

Eine Polemik im Tessin gegen das Mövenpick

Auf den Tessiner Autobahnen weht in letzter Zeit ein starker Wind der Polemik. Nicht so sehr wegen des immer stärker werdenden Verkehrs von Lastkraftwagen, die sich zwischen dem Norden und Süden Europas bewegen, und auch nicht wegen der Autobahnen selbst. Im Gegenteil, letztere sind durch die Art und Weise, wie sie sich in die Topographie des Kantons einfügen, seit Jahrzehnten der Stolz ihrer Architekten und Ingenieure; sie gelten als ein positives Beispiel einer engen Zusammenarbeit zwischen Kantonspolitikern und Planern. Und die qualifizierte Rolle, die der Architekt Rino Tami innerhalb dieser Zusammenarbeit spielte, ist schliesslich von allen anerkannt. Die Polemik entstand hingegen durch den Bau der zwei Rastplätze in Bellinzona Nord und Süd und insbesondere durch den Bau des Restaurantgebäudes, das von der Mövenpick-Kette realisiert wurde.

Mario Botta war es, der die Debatte einleitete mit einem langen Artikel in einer lokalen Tageszeitung. Mit dem Titel «Obszöne Räume an öffentlichen Plätzen» beschuldigt er das Mövenpick, dass dieses nicht nur ein hässliches Gebäude am Rande der Autobahn errichtet hat – völlig unempfänglich für eine Beziehung zur rückseitigen Landschaft und zum davorliegenden Parkplatz –, sondern und vor allem, dass es in den reaktionärsten Kitsch verfallen sei, den man sich überhaupt vorstellen könne. Es handle sich um eine Ansammlung der traurigsten Gemeinplätze über die mittelländische und Tessiner Folklore, mit Weintrauben, Maiskolben und Holzbalken, welche von belgischen Beratern erfunden und von einem texanischen Planer gezeichnet wurden. Ein wirklich katastrophales Ergebnis, das weder Rino Tami (in diesem Fall ein machtloser Berater im Auftrag des Kantons) beeinflussen konnte noch die Architekten (Galfetti, Pellegrini, Vacchini und danach Pedrocchi), die sehr bald, angesichts der Unnachgiebigkeit des Mövenpick, auf den Auftrag verzichteten.

Wenn wir auf dieses Ereignis von lokalem Interesse zurückkommen, so deswegen, weil sich in ihm



zwei Themen allgemeinen Interesses eingefügt haben. Das erste betrifft die Rolle des Staates gegenüber dem Privaten, das zweite bezieht sich auf das Mövenpick selbst. Was die Rolle des Staates anbelangt, so stellt sich die Frage folgendermassen: solange die Projektierung und die Konstruktion der Autobahn und ihrer Kunstbauten auf autonome Weise entwickelt wurde, blieb die architektonische Qualität gewährleistet. Sobald aber die Verwaltung wechselte, als sich nämlich die spezifischen Interessen vom Öffentlichen zum Privaten verschoben, kam der Mechanismus ins Stolpern. Das Resultat, die Rastplätze und Tankstellen, die von einer kommerziellen Gruppe (bestehend aus einem Architekten, einer Ölfirma, einer Restaurationsgesellschaft) realisiert wurden, offenbart ungelöste Probleme und gegensätzliche Interessen – der Staat verzichtete auf seine Eingriffsmöglichkeiten. Es ist nicht verwunderlich, dass es architektonische Qualität war, die «bestraft» wurde. Denn innerhalb einer kommerzialisierten Projektgruppe ist es natürlich das ökonomisch und politisch schwächste Mitglied, das büssen muss, der Architekt also.

Das zweite Thema betrifft das Mövenpick; es stellt sich zunächst die Frage: Warum hat die wichtigste Restaurantkette in der Schweiz auf jenes Layout verzichtet, welches ihre ersten und bedeutendsten Lokale charakterisiert hat? Jenes Projekt, wenn wir uns nicht irren, von Justus Dahinden stammend, charakterisierte sich durch eine Einrichtung, die

❶

sich auf die Verwendung von Naturholz stützte. Dieses vereinigte die verschiedenen Funktionsräume zu einem einheitlichen Bild, das durch eine Kontrolle der verschiedenen Elemente unterstützt wurde, seien es die Tische, die Wandverkleidungen, die Decken, die Beleuchtung. Das Mövenpick qualifizierte sich durch einen eigenen Stil und stellte ihn auch als solchen der Kundschaft vor. Heute haben sich die Dinge geändert: die «Berater aus Belgien» und die «texanischen Planer», über die sich Botta in seinem Artikel beklagt, erheben den Anspruch, die Interpreten eines hypothetischen *allgemeingültigen Geschmacks* zu sein, welcher nicht als eine kulturelle Erscheinung gedeutet wird, sondern ausschliesslich als ein kommerzielles Mittel. Die falschen Weintrauben, die an den falschen Holzbalken hängen, vermählen sich mit den falschen rustikalen Verputzen zu einem Festival des schlechten Geschmacks, der erfunden wurde, um den von Norden nach Süden hinunterfahrenden Touristen zu fangen. Mit der Zumutung, den «guten Geschmack» zu interpretieren, wurden «obszöne Räume» realisiert, wo sich eine Blütenlese aller schlechten Geschmäcker ausbreitet. Gott, rette uns vor den Spezialisten! *P. F.*

Erinnerung an die Flugpioniere

Der Entwurf von Foster Associates für den neuen Air-Terminal in Londons drittem Flughafen in Stansted

Der neue Terminal soll von 7 bis 8 Millionen Passagieren pro Jahr benutzt werden.

Das Entwurfskonzept entspricht einer neuen Generation grosser Air-Terminals, die mit sparsamen Mitteln versuchen, die Schlichtheit solcher Gebäude in den Anfangszeiten des Fliegens zu evozieren. Alle Einrichtungen für die Passagiere befinden sich auf einer einzigen Etage, die von einem darunterliegenden Kellergeschoss versorgt wird. Das Dach weist keine interne oder externe Installationen auf, auch keinerlei spezifische Einrichtungen oder etwa Gehäuse einer Maschinenanlage. Die Wände und das Dach sind stark isoliert, und niederenergetische Systeme kontrollieren das Innenklima.

Das Dach, das einem über dem Gebäude schwebenden Schirm gleicht, lässt während des Tages natürliches Licht einfallen und wird bei Nacht zum «glühenden» Reflektor durch am Gebäudesockel befestigte Beleuchtungskörper. Das Dach, die ganze Flughalle, ist frei von Leitungen oder traditionellen Beleuchtungsanlagen.

❶ ❷
Flughafen Stansted, Modell und Ansicht

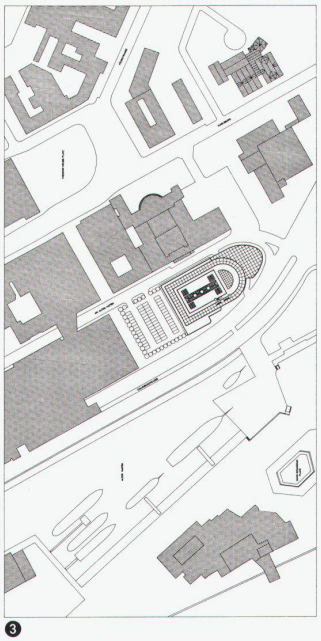
Kontinuität und Block

Das Institut für Polarforschung in Bremen
Architekt: O. M. Ungers

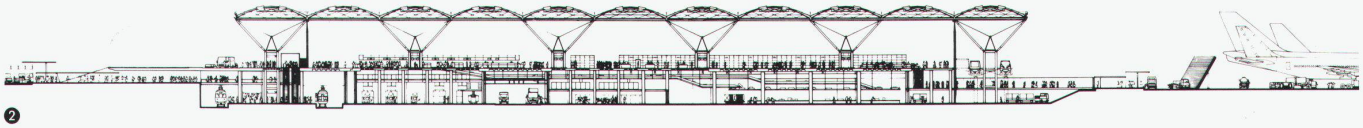
Das traditionelle System, Häuser blockweise zu bauen, auch heute noch die Basisstruktur jeder modernen Stadt, bestimmt auch das Stadtbild im Zentrum Bremerhavens. Die kürzlich erfolgte Errichtung des Columbuscenters durchbrach nicht bloss die ursprünglichen Proportionen der Stadt, die sich an den bescheidenen Massen zwei- und dreistöckiger Wohngebäude orientierten, sondern sprengte auch das bislang intakte Stadtprofil an einem ziemlich empfindlichen Punkt, dem alten Hafen. Ein wichtiger Aspekt des alten Stadtplans bestand in der unverbauten Sicht auf den Hafen: diese wird nun vom Columbuscenter mit negativer Auswirkung auf das «Raumgefühl» des Stadtzentrums versperrt. Ausgehend von der durch die historische Entwicklung der Stadt geschaffenen Situation, wurden zwei wichtige Prinzipien innerhalb des Plans, auf dem Gelände des Polarinstituts zu bauen, erkennbar: erstens die Erhaltung der Raumkontinuität des städtischen Plans, was die Fortführung des Verlaufs der Linzer Strasse hinunter zum alten Hafen bedeutete, was wiederum den Blick auf den Hafen, Saute Dirn und das Schiffahrtsmuseum freiliess; zweitens, als direkte Folge daraus, die Rehabilitation und Vervollständigung der traditionellen Blockstruktur städtischer Gebäude zu diesem Zeitpunkt. Diese zwei Leitgedanken liegen denn auch dem Entwurfsprogramm zugrunde.

Andere zu berücksichtigende Faktoren betrafen die Plazierung und Bedeutung des zu bauenden Projekts am unmittelbaren Stadtrand. Hier bestand der spezielle Aspekt des Baugeländes darin, dass es die Spitze – fast möchte man sagen den «Bug» – des Columbuscenters bildet und somit auch das Tor zur Altstadt und deren Eckstein. Das Baugelände befindet sich darüber hinaus genau gegenüber des alten Hafens und bietet einen wundervollen Blick auf die Geestemündung und die Nordsee. Diese Vorteile des Bauareals werden allerdings durch die längs verlaufende vierspurige Columbusstrasse etwas beeinträchtigt. Der Entwurf musste also das Beste aus den bestehenden Vorteilen herausholen und dabei gleichzeitig die Nachteile, die der Strassenlärm mit sich brachte, möglichst auszuklammern trachten.

Hinzu kam, dass der Entwurf nachteilig von der Tatsache beeinflusst wurde, dass auf dem gleichen Gelände zwei separate Gebäude entstehen sollten, ohne dass dabei ein Gefühl der Fragmentierung aufkommen sollte. Jedes Gebäude sollte für sich, städtebaulich gesehen, abgerundet wirken und einen Eindruck von Harmonie verbreiten. Um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden, wurde der gesamte Komplex so entworfen, dass das erste Gebäude zusammen mit den an es angrenzenden einen einzigen Hof bildete, der sich auf den Hafen hin öffnete. Daraufhin sollten sie mit dem zweiten durch das Dazwischenschieben einer Arkade miteinander verbunden werden, so dass die



❸



❷