

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 83 (1996)  
**Heft:** 3: Raum auf Zeit? = Au temps l'espace? = Space for a time?  
  
**Rubrik:** Übrigens...

### **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:** 05.04.2026

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

## Übrigens...

### Nochmals ein Theater? ►

Mit diesem zweiten Projektwettbewerb nimmt die Stadt Neuenburg einen neuen Anlauf zur Realisierung eines Theaters.

Das Ergebnis eines ersten Wettbewerbes, der vielbeachtete Entwurf von Marie-Claude Bétrix und Eraldo Consolascio für ein Regionaltheater, das 40 Millionen Franken gekostet hätte, scheiterte 1990 in einer Volksabstimmung.

Jetzt will die Stadt doch noch ein Theater bauen, allerdings nicht das von Bétrix/Consolascio geplante. Letztes Jahr wurde ein neuer Wettbewerb ausgeschrieben, zu dem überdies neun Büros eingeladen waren: Bailiff/Loponte, Genève-Carouge; Devanthery/Lamunière, Lausanne; Frank Geiser, Bern; Jean-Luc Grobéty, Fribourg; Walter Hunziker mit Herrmann-Chong, Bern; Henri Mollet, Biel; Ruffieux-Chehab, Fribourg; Staub+Partner, Solothurn; Zurbuchen-Henz, Lausanne.

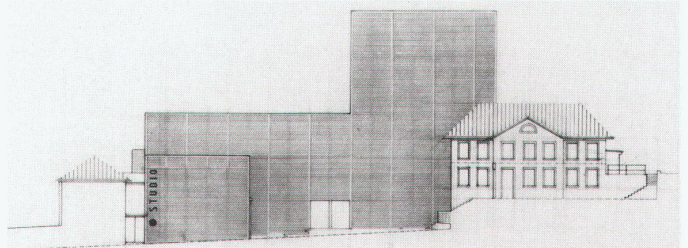
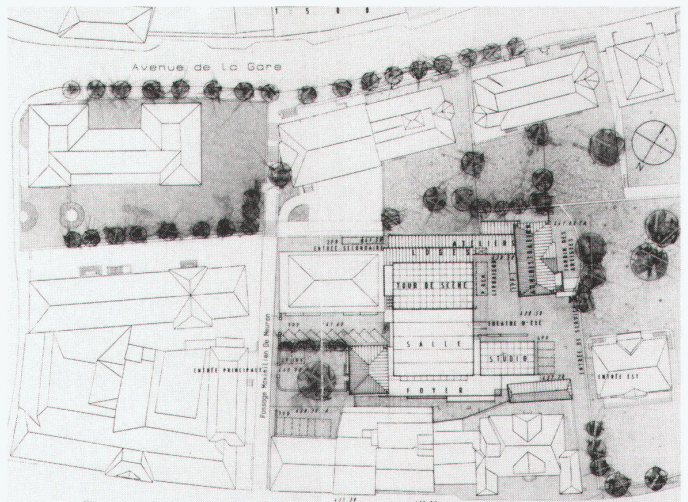
Das Interesse der Westschweizer war gross, es wurden 78 Projekte eingereicht. Die Jury, der Kurt Aellen, Bern; Ueli Brauen, Lausanne; Alfredo Pini, Atelier 5, Bern; Patrick Vogel, Atelier Cube, Lausanne und

Alain Tschumi als Fachrichter angehörten, entschied sich für das Projekt «Roi Ubu» von Walter Hunziker in Zusammenarbeit mit Anton und Chi-Chain Herrmann-Chong, Bern.

Verlangt war ein einfacher Bau, bescheiden in Ausdruck und Materialisierung, der dem Stadtraum und den Proportionen im Zentrum von Neuenburg gerecht wird. Interessanterweise wurde im Wettbewerbsprogramm ganz klar eine Rückwendung zum klassischen Theaterschema mit Foyer, Bühne und Zuschauerraum gefordert.

Der siegreiche Entwurf sieht vor, zwei bestehende Gebäude abzureissen und eines in die neue Anlage einzubeziehen. Das geforderte Programm konnte zwanglos – obschon nicht alle bestehenden Bauten abgebrochen wurden und ohne Übertretung der vorgeschriebenen Traufhöhe, wie dies bei mehreren Teilnehmern geschah – auf dem innerstädtischen Areal untergebracht werden. Die Volumen fügen sich gut in die Umgebung. Erschliessung und innere Organisation sind plausibel und einfach.

Der Neubau mit 500 Zuschauerplätzen ist diesmal nur noch auf 16 Millionen Franken veranschlagt.



### Staatliche Starthilfe ►

Im Rahmen eines Einsatzprogrammes für stellenlose Architektinnen und Architekten läuft seit April 1995 ein Forschungsprojekt der Architekturabteilung der ETH und des Städtischen Arbeitsamtes zur zusammenhängenden Grundrissaufnahme der Altstadt Zürich.

Unter der Oberaufsicht der Professur für Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich (Vittorio Magnago Lampugnani, Projektleitung: Margareta Peters) wurde in einer ersten Etappe bis Ende September ein Teil der linksufrigen mittelalterlichen Altstadt anhand von Katasterplänen, Baugesuchen, Archivplänen und Messungen vor Ort erfasst und mit Computerhilfe zusammenhängend dargestellt. Die Grundrissaufnahme von Keller-, Erd- und typischem Obergeschoss – im ältesten rekonstruierbaren Zustand von 1865 und jenem von heute – erschliesst die weitgehend modulare, repetitive Struktur des Stadtkörpers.

Die zweite, ebenfalls sechs Monate dauernde Etappe hat im Januar

begonnen. Sie bringt sieben Architektinnen und neun Architekten mit Wohnsitz in Zürich ein monatliches Einkommen von rund 4000 Franken. Drei von ihnen waren über ein Jahr arbeitslos, 13 über sechs Monate. Dieses Einsatzprogramm für qualifizierte Fachkräfte vermittelt den Ausführenden auch eine vertiefte fachspezifische Weiterbildung: Sie lernen, wie man historische Bausubstanz aufnimmt, interpretiert und mit Hilfe von CAD darstellt. Der Um-



Zusammenhängende Grundrissaufnahme der Altstadt Zürich zwischen Bahnhofstrasse und Limmat, Ausschnitt Erdgeschoss um 1865 und November 1995

gang mit CAD wird heute in den meisten Stelleninseraten verlangt, ist an der ETH aber erst ab nächstem Herbst Pflichtfach.

Von den 16 Beteiligten der ersten Etappe fanden 8 nach dem Einsatz eine Arbeitsstelle. Zur Zeit sind an der ETH über 1800 Architekturstudentinnen und -studenten eingeschrieben. Von den 159 Absolventen im Jahr 1994 blieben gemäss einer Umfrage der Studentenberatung der Uni Zürich 13,8% stellenlos.



### Ausgebadet

Die Geschichte vom gigantischen Projekt für das Badener Bäderquartier, die im Übrigen 4/95 begann und im 7/8/95 ihre Fortsetzung hatte, ist zu Ende.

Die Zuger Tochterfirma der israelischen Investorgruppe Control Centers Ltd. (CCS), die das Riverfront-Center realisieren wollte und auch mit der später geforderten Redimensionierung des Vorhabens einverstanden schien, hat dem Stadtrat Baden jetzt ihren Rückzug angemeldet.

Als Grund dafür wurde angegeben, die Stadt habe dem Bauherrn nie schriftlich zugesichert, dass im Riverfront-Center eine Spielbank eingerichtet werden könne, obschon sie von Anfang an gewusst habe, dass im Projekt ein Spielcasino vorgesehen sei.

So hat die Sache für den anfänglich so enthusiastischen Stadtrat einen glimpflichen Ausgang genommen.

## Urbanisiertes «Barackendorf»

Auf dem Badener Brisgi-Areal, dessen Besiedlung nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Bau eines Barackendorfes für die Fremdarbeiter der BBC ihren Anfang nahm, sollen rund 130 neue Wohnungen entstehen. Das Resultat eines Ideenwettbewerbes liegt vor.

Das schmale Grundstück zwischen Limmatufer und Bahnlinie Baden-Brugg, 1942 von den Städtischen Werken Baden für den Bau eines zweiten Flusskraftwerkes gekauft, wurde nach dem Scheitern dieses Vorhabens 1957 der Firma Brown-Boveri & Cie. zu sehr günstigen Bedingungen im Baurecht abgetreten, das bis zum Jahr 2005 gelten sollte. Die BBC, die nach dem Krieg das einheimische Personal mehr und mehr durch Fremdarbeiter ergänzen musste, brachte diese in einem Barackendorf unter. Jede Baracke umfasste zwölf 16 m<sup>2</sup> grosse Vierzimmer.

Mitte der 60er Jahre veranstaltete die BBC einen Planungswettbewerb, den die Architektengemeinschaft Geisendorf/Winkler gewann. Von diesem Projekt wurde allerdings nur ein Teil gebaut: ein zwanziggeschossiges Hochhaus, in dem zeitweise bis zu 800 Arbeiter wohnten, und zwei neungeschossige Punkthäuser für weitere 600 Arbeiter. Daneben blieben die Barackenbauten, die teilweise heute noch bestehen.

Mit der Strukturveränderung in der Maschinenindustrie verlor die Gasterbeitersiedlung allmählich an Bedeutung und wurde 1990 von der BBC-Nachfolgerin ABB geschlossen. Baden erwirkte die Rückgabe des Baurechtes an die Einwohnergemeinde. Das im Laufe der Jahrzehnte heruntergekommene Areal sollte einer Neuentwicklung zugeführt werden.

Die drei Dauerbauten sind unterdessen saniert worden, die Punkthäuser vom Verein für billiges Wohnen, das Hochhaus von einem Bauhandwerkerkonsortium, das die Wohnungen im Stockwerkeigentum veräusserte. Zu den 170 Wohnungen soll nun auf dem 61'588 m<sup>2</sup> grossen Areal ein Wohnbauprogramm unter dem Titel «gemischtes Wohnen» hinzukommen.

Der Projektwettbewerb war öffentlich. Zusätzlich wurden die folgenden fünf Büros eingeladen: Alder, Müller, Naegelin, Basel; A.D.P., Zürich; Bearth & Deplazes, Chur; Furter Eppler Stirnemann, Wohlen; Spühler, Zürich.

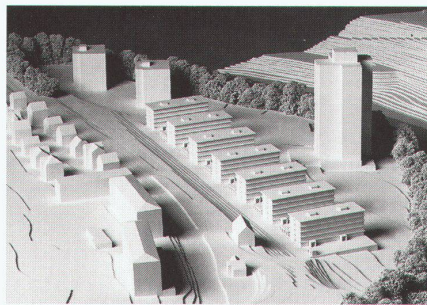
Unter den 55 eingereichten

Projekten wählte die Jury (Fachpreisrichter: Markus Bollhalder, St.Gallen; Jacqueline Fosco-Oppenheim, Scherz; Regina Gonthier, Bern; Niklaus Kuhn, Zürich; Wini Wagner, Hochbauamt Baden) jenes der Zolliker Architekten Zoelly, Rüegger, Holenstein aus. Der zweite Preis ging an Burkard Meyer Steiger und Partner, Baden. Acht Projekte wurden rangiert, zwei weitere angekauft.

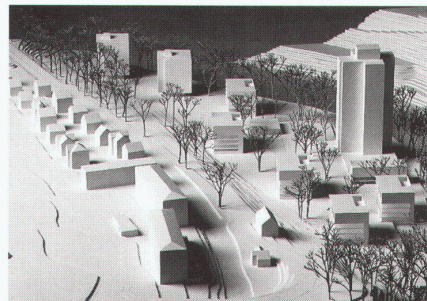
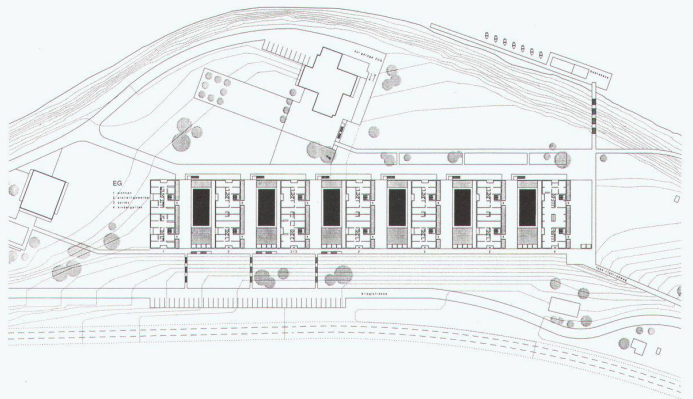
Das Siegerprojekt besteht aus sieben fünfgeschossigen Baukörpern, die auf einem dem Hangfuss entlang verlaufenden Sockel zu einer Figur zusammengefasst sind. Gesamthaft weist es eine Ausnutzung von 0,52 auf und stellt 132 Wohnungen zur Verfügung. Die Überbauung als solche hat eine hohe Dichte, so dass sich auf dem Umgelände eine vielfältig nutzbare weite Freifläche öffnet. Die Wohntypen sind auf einem einfachen Rastersystem aufgebaut, die Zimmer gleichwertig behandelt, was kleinere und grössere Wohneinheiten ermöglicht. Die Parkplätze sind unter der Überbauung den einzelnen Häuserblöcken zugeordnet. Die Elemente der Landschaft, besonders die Uferpartien, bleiben spürbar.

Im zweitrangierten Projekt wird die Idee von «Solitärbauten im Park» aufgegriffen. Der hochwertige Landschaftsraum rückt so gewissermassen den Bewohnern näher. Auch hier bleiben die charakteristischen Merkmale wie Geländekante, Plateau und bewaldetes Ufer lesbar. Die fünfgeschossigen Häuser mit Attika haben einen grosszügigen Eingangsbereich mit Gemeinschaftsräumen. Die verschiedenen Wohnungstypen, die durch schaltbare Zimmer die gewünschte Flexibilität aufweisen, sind um ein zentrales Treppenhaus gruppiert. Die Fahrzeuge werden in bis zu dreigeschossigen Tiefgaragen untergebracht.

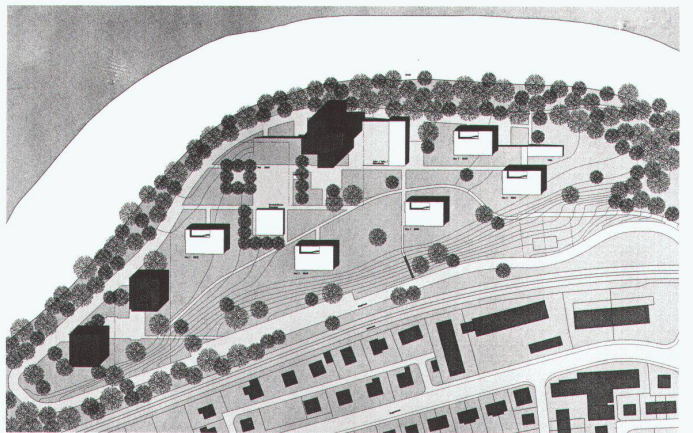
Aufgrund des Siegerprojektes wird nun ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Nach Genehmigung durch den Stadt- und den Regierungsrat sollen Investoren gesucht werden, welche die Wohnungen im Baurecht in fünf bis sieben Jahren etappenweise erstellen.



Wettbewerbsprojekt 1. Preis, Zoelly, Rüegger, Holenstein Architekten AG, Zollikon



Wettbewerbsprojekt 2. Preis, Burkard Meyer Steiger und Partner, Baden



### «So I was wrong.» ▶

**Philip Johnson wurde 90. Auszüge aus einer Zuschrift Harry Seidlers:**

«Als intelligenter, an besten Schulen ausgebildeter Spross einer wohlhabenden Familie war Johnson dazu prädestiniert, bereits in jungen Jahren der Architekturabteilung des New Yorker MOMA als Direktor vorzustehen.

Aufgrund eben dieser kunsthistorischen Ausbildung ist es auch nicht verwunderlich, dass Johnson in seinem 1932 mit Russell Hitchcock publizierten Buch über den Internationalen Stil dieses Phänomen als festgelegten «Stil», und nicht als neue, die Architekturauffassungen revolutionierende Philosophie und Baumethodologie begriff.

In Harvard, wo er während des Zweiten Weltkrieges bei Gropius studierte, soll es, weil Johnson mit Nazi-Deutschland geliebäugelt hatte, zwischen ihm und seinem Lehrer zu offenen Streitereien ge-

kommen sein. Johnson selber spielte seine «Nazi-Vergangenheit» jeweils mit den Worten herunter: «Ich schwärmte lediglich für die bildnerischen Inszenierungen» – damit meinte er Speers spektakuläre Massenveranstaltungen von 1930.

Harvard wurde bald zur Geburtsstätte einer neuen Architekturrichtung in den USA. Zeitgenossen Johnsons, wie Pei, Barnes, Rudolph u.a., revolutionierten die amerikanische Architektur. Von Gropius' neuer Lehre wurden allerdings nur oberflächliche Bilder populär, nicht aber die Prinzipien, Methoden und ästhetischen Vorstellungen, von denen sie ausgingen. Das Fehlen dieser wesentlichen Grundlagen war dann wohl mit daran schuld, dass die spätere Entwicklung in eine historistische Haltung abglitt.

Johnsons Architektenkarriere begann vielversprechend. Internationale Aufmerksamkeit erregte er bekanntlich mit seinem «Glashaus» in New Canaan, dem Mies' Projekt

für das Farnworth House als Vorbild diente. Johnsons Entwürfe der 50er und 60er Jahre waren nie original, lehnten sich stark an jene anderer an: Beim Hodgson House griff er Breuers H-förmigen Grundriss auf; eine Zeichnung von Mies war Vorbild für das Leonhardt House; seine Bauten für die S. Thomas-Universität waren eine Replik auf die Campusstruktur von Mies' I.T.T.-Gebäuden; die baldachinartige Decke der Synagoge in Port Chester ging auf John Soanes Eigenheim in London zurück; im Creeger House verwendete er die flachen Gewölbe der Maisons Jaoul von Le Corbusier, usw.

Nach 1960 nahm sein Interesse an historischen Vorläufern noch zu. Seine Bildersprache verschlechterte sich. Aber Johnsons «postmoderner Stil» erlangte immense Publizität und brachte überall in der westlichen Welt seinen dekorativen Kitsch hervor.

Interessant ist, dass diese Modeerscheinung in Ländern mit tiefer



Philip Johnson (links) und Harry Seidler

reichenden kulturellen Wurzeln (in Europa, Skandinavien, Südamerika) wenig Anklang fand, sondern vor allem in der angelsächsischen Welt ihre Blüten trieb, neben den USA und England in Kanada und hier in Australien, wo dieser Stil, obschon längst totgesagt, noch immer mit Eifer praktiziert wird.

Johnson, ungeachtet seiner verheissungsvollen Anfänge als Architekt, trägt wesentlich Schuld an der kulturlosen Entwicklung in der Architektur der letzten Jahre. «So lag ich eben schief», äusserte er sich kürzlich achselzuckend dazu.»

Harry Seidler

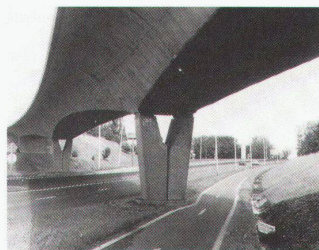
(übersetzt und gekürzt)

### Commentaire du livre ▶

**Bernard Marrey.**  
**Les Ponts Modernes. 20<sup>e</sup> siècle.**  
Picard éditeur, Paris, 1995.

Après un premier volume consacré aux *Ponts modernes des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles* (Picard, éd., 1990), l'historien français Bernard Marrey nous propose aujourd'hui un survol des ponts et viaducs de notre siècle. Marrey est non seulement le spécialiste du métal appliqué à la construction et des techniques avancées de montage, mais il est de surcroît le biographe de Gustave Eiffel, de Nicolas Esquiellan et d'Eugène Freyssinet. Il est à ce double titre un bon connaisseur des démarches progressistes d'ingénierie. Le livre qu'il nous présente est sans égal jusqu'ici.

Le recueil consacré aux ponts du 20<sup>e</sup> siècle retrace en détail la laborieuse mise au point de divers systèmes réunis en une typologie exhaustive (ponts en arc à tablier supérieur ou inférieur, ponts sur appuis simples, ponts suspendus ou haubanés, en console ou à poutre droite, mobiles, préfabriqués, à bécaille oblique et à structure mixte). L'inventaire entrepris retrace les origines du ciment et des premières applications du béton armé jusqu'aux ouvrages les plus récents



Le pont de l'autoroute sur la route nationale à Orly; architecte: Henri Vicariot, ingénieur: Jean Gaillard, 1958

de précontrainte en préfabrication sérielle. L'aventure évoquée fait apparaître le génie inventif des ingénieurs souvent actifs comme entrepreneurs, mais aussi la nécessité d'expérimentation avec les inévitables échecs, les accidents survenus et les dommages résultant des deux guerres mondiales, ainsi que la tâche de reconstruction. La novation des systèmes ne relève jamais exclusivement de l'art pour l'art mais s'appuie sur une recherche constante d'efficacité et d'économie. La compétition entre partisans de l'acier et du béton trouve une explication inattendue de la part du Comité des Forges qui lance vers 1920 sur le marché des fers ronds à béton qui trouvaient difficilement preneurs. Pour les vendre, il a fallu aug-

menter considérablement le prix des profilés IPN, ce qui a permis en France que le béton armé coûte meilleur marché que le métal! L'histoire des ponts modernes reflète la guerre des brevets et la concurrence effrénée des entreprises. Bien que limitée à la France, l'évocation n'omet nullement les contributions étrangères tant du point de vue des systèmes patentés que du point de vue de l'intervention de spécialistes.

Le rôle de la Suisse apparaît à travers la stature d'ingénieurs comme Robert Maillart avec le pont de Marignier en Haute-Savoie (1920), le pont en arc de Naou-Hounds dans les Pyrénées par Alexandre Sarrasin (vers 1930) et la passerelle sur l'autoroute 86 de Créteil, de Santiago Calatrava (1987). La mise au point des techniques de précontrainte du béton est assurée parallèlement en France et à Zurich par les ingénieurs Brandestini, Birkenmayer, Rüschi et Vogt, lorsque la SNCF envisage le franchissement du Rhône à la Voultre en 1952. Les échanges franco-suisse en ingénierie de ponts sont nombreux et nous apprenons que Henry Lossier (1878–1962) naît à Genève et étudie à Zurich avant de créer en 1919 l'un des plus réputés bureaux d'ingénieurs-conseils à Paris, tandis que

Alain Spielmann né en 1944 à Zurich acquiert une double formation d'architecte et d'ingénieur pour se consacrer notamment à la conception d'ouvrages techniques. Le chapitre biographique nous fournit des renseignements sur les filières de formation principalement impulsées par les deux grandes écoles françaises de Polytechnique et des Ponts et Chaussées. Les modes de collaboration entre architectes et ingénieurs sont évoqués de manière à démystifier totalement le rôle de «carrossier» ordinairement attribué aux premiers. L'architecte est dépeint à l'occasion comme l'initiateur de l'ouvrage qui en détermine le profil en collaboration avec l'ingénieur civil.

Le recueil de Marrey est utile par sa formule rédactionnelle qui évoque le développement chronologique des systèmes de ponts et leur diversité. Chaque ouvrage est décrit en détail à travers une petite monographie habilement illustrée, qui permet d'envisager une visite en connaissance et cause. La précision technologique est remarquable chez cet historien, qui ne néglige aucune référence précise, en citant à tout propos les caractéristiques des ponts qu'il présente et qu'il emprunte à leurs constructeurs.

Gilles Barbey

## Bullenimage

Die Kassen der Stadt Frankfurt sind leer. Spektakuläre Museumsbauten kann sich die öffentliche Hand nicht mehr leisten. Trotzdem hat es Frankfurt gewagt, für den Neubau des Polizeipräsidiums einen europaweit ausgeschriebenen, offenen Wettbewerb zu veranstalten.

Damit hat die Stadt (bzw. das Land Hessen) als Bauherr einmal mehr Verantwortungsbewusstsein bewiesen für eine der grössten Bau-massnahmen des Landes. Dass sich dann praktisch nur deutsche und nur weniger bekannte Architekturbüros an der Ausschreibung beteiligt haben, muss an den komplizierten und äusserst detaillierten Vorgaben gelegen haben und an den strengen Sicherheitsbestimmungen, die wenig Freiraum für eine architektonische Gestaltung liessen. Der Wettbewerb bedeutete vor allem auch zähe Fleissarbeit.

Sinn und Zweck des Neubaus, der 57 000 m<sup>2</sup> grossen Hauptnutzfläche mit allen polizeilichen Einrichtungen wie Verwaltung, Schutz- und Kriminalpolizei, Behördenleitung, Gewahrsam, Fernmelde-, Kraftfahrt-, Waffen- und Geräte-dienst sowie Dienststellen mit Publi-

kumsverkehr beherbergen muss, ist die räumliche Zusammenlegung der heute auf mehrere Standorte ver-teilten Behörde. Nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte bot sich dazu ein 7 ha grosses Grund-stück am nördlichen Alleinring von Frankfurt, das auch eine Wohnbe-bauung aufnehmen soll. Angesichts der breiten Durchgangsstrassen, die das Areal tangieren, und des arg heterogenen städtebaulichen Um-felds suchten die Auslober nach einer klar ordnenden und verbindenden städtebaulich-architektoni-schen Idee. Das hat nicht wenige Teilnehmer dazu verleitet, mit mo-numentalem Repräsentationsgeba-ren aufzuwarten. Viele andere be-dienten sich der strengen, nach funktionalistischen Gesichtspunkten gestalteten Grossform – häufig als kompaktes Rechteck mit Innen-höfen. Das Image der Polizei kommt dabei nicht sehr gut weg: starr, mächtig, gross, bürgerfern, immer-hin aber Sicherheit und Schutz ver-mittelnd. So liest sich auch die erst-prämierte Arbeit der Frankfurter Architekten Fritz Ludwig und Alfred Kalmbacher. Ein einziger, wuchtiger Rechteckblock sitzt knapp auf der Grundstücksgrenze, ist 225 m breit, rundherum 6 Geschosse hoch und wird von nur einem, ebenso giganti-schen, 40 m breiten Tor durchbrochen. Nur die Innenhöfe suggerieren etwas humanere Dimensionen. Dabei sehen die Architekten den Polizeiapparat durchaus nicht nur monolithisch als feste Grösse, son-dern auch «als eine Verknüpfung in-einandergreifender Netzwerke mit unterschiedlichen Aufgaben», viel-schichtig, wenn auch «durch und durch strukturiert». Mit diesem Leit-bild struktureller Organisation be-gründen sie ihren monoton-banalen, um nicht zu sagen phantasielosen Entwurf, in dessen steinernen Primärrahmen sie eine gläserne Rasterfassade gehängt haben, die Transparenz vermitteln soll. Immer-hin schwächt sie den ersten wuchtigen Eindruck des Baus etwas ab. Doch zeigt sich einmal mehr, was sich leider allzuoft hinter der viel-gepriesenen «neuen Einfachheit» ver-birgt. Da mag der Entwurf organisa-

torisch noch so funktionell gelöst sein, die innere Erschliessung noch so überzeugen und der Bedienungs-zugriff einschliesslich der solarther-mischen Abluftfassade noch so plura-listisch, weil individuell steuerbar, definiert sein.

Tatsächlich interessierten das Preisgericht bei der Beurteilung der Arbeiten weniger rein architektoni-sche Fragen als städtebauliche Über-legungen. Sie genauer unter die Lupe zu nehmen lohnt, weil sie an Kernfragen der zeitgenössischen Stadtentwicklung rühren. Gewisser-massen liegt das Wettbewerbs-grundstück auf der Grenze zwischen der historisch-kleinteilig gewach-senen Stadt, die durch die zu Beginn dieses Jahrhunderts angelegte Adickesallee begrenzt wird, und zwischen der «aufgelockerten» Stadt der Moderne mit ihren ins Grün gestellten Solitären wie dem Sitz des Hessischen Rundfunks und zahlreichen zeittypischen Wohnsied-lungen aus den zwanziger und fünf-ziger Jahren. Ludwig und Kalmba-cher ging es mit ihrer homogenen Struktur darum, Ruhe in eine zerris-sene Situation zu bringen, im Sinne eines Weiterbaus am historischen Stadtgrundriss und im Sinne eines Zusammenstrickens, einer Stadt-reparatur, ein Ansatz, den das nach dem Zweiten Weltkrieg arg ge-schundene Frankfurt freilich drin-gend nötig hat.

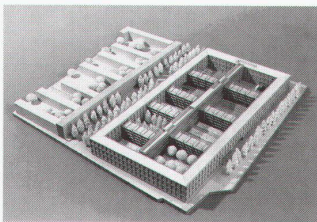
Für das Preisgericht erschien die Grossform, die alle polizeilichen Funktionen unter einen gemeinsa-men Hut zusammenfasst und welche die dem Stadtgrundriss zugefügten Wunden auch über die Adickesallee hinaus ein wenig zu heilen vermag, als überzeugendste Antwort auf die Problemstellung. Fraglich ist nur, ob sie an diesem spezifischen Ort Sinn macht. Denn ein Block, dort, allein, schafft noch keine belebten Stras-senräume.

Der 2. Preis, der an die eben-falls weithin unbekanntem Frank-furter Architekten Artur Walter und Hilmer Goedekind ging, zeichnet eine weitere Möglichkeit im Um-gang mit der städtebaulichen Situa-tion auf. Die Architekten versuchen nicht, der zeitgenössischen Stadt-entwicklung entgegenzuwirken, sondern arbeiten mit der Figur des Solitärs, aus der sie die Notwendig-keit einer baulich ausgedrückten Nutzungstrennung folgern. Ihr Kon-zept des offenen Gebäuderiegels hat gleichzeitig den Vorteil, dass die

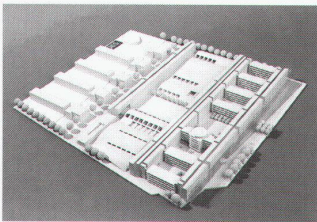
bauliche Struktur überall einsehbar ist. Damit vermögen sie dem «Bullenimage» der Polizei das Bild der modernen, bürgernahen Polizei entgegenzusetzen. Funktionale Nachteile nehmen sie dabei bewusst in Kauf. Bemerkenswert an dieser Arbeit ist, dass die Architekten den Versuch anstellen, der Verantwor-tung der öffentlichen Hand für ein ökologisches Bewusstsein Ausdruck zu verleihen. So ist die gesamte Fassade zur vielbefahrenen Adickes-allee als Wintergarten ausgebildet, der nicht nur als Wärme- und Lärm-schutz dient, sondern sinnvoller-weise auch die gesamte Publikums-erschliessung übersichtlich und auf kurzem Wege aufnimmt. Dahinge-stellt bleibt, ob ein Wintergarten dem mit einem Polizeigebäude ver-bundenen widersprüchlichen Thema «Öffentlichkeit und Sicherheit» ge-stalterisch-symbolhaft gerecht wird. Etwas manieriert erscheint das wellenförmige, begrünte Dach über dem hinter dem Verwaltungsriegel liegenden Gebäudetrakt, der die Mehrzweckhalle und die Werkstät-ten aufnimmt. Verständlich wird die Welle erst aus dem Kontext heraus: sie versucht sich als poetische Geste an die umliegenden Grünräume.

Einzig der Entwurf des Franzo-sen Francis Soler, der es wegen sei-ner unübersehbaren funktionellen Mängel nur zu einem Ankauf brachte, hat sich um eine Möglich-keit der Synthese von Homogenität und Heterogenität im disparaten Stadtgefüge bemüht, und zwar mit einer scheinbar zufälligen, tatsäch-lich aber streng numerischen Anord-nung einer Vielzahl von gleichge-staltigen Gebäuden, die das Areal überziehen. Zugleich schafft Soler damit eine radikal neue Interpreta-tion der Polizeibehörde. In der Jurybeurteilung heisst es denn auch: «Es wäre schön, wenn Verwaltung so transparent, so dezentral, so locker sein könnte!» Inzwischen ist die öffentliche Kritik am 1. Preis so laut geworden, dass die für das Jahr 2000 vorgesehene Fertigstellung des Entwurfs in Frage gestellt ist. Viel-leicht bringen die Stadt und das Land Hessen doch noch den Mut auf, sich Solers Vorschlag nochmals vorzunehmen.

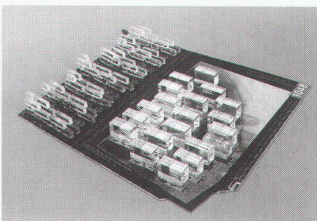
Petra Hagen-Hodgson



1. Preis, Architekten: Fritz Ludwig + Alfred Kalmbacher, Frankfurt



2. Preis, Architekten: Artur Walter + Hilmer Goedekind, Frankfurt



2. Ankauf, Architekt: Francis Soler, Paris

## Übrigens...

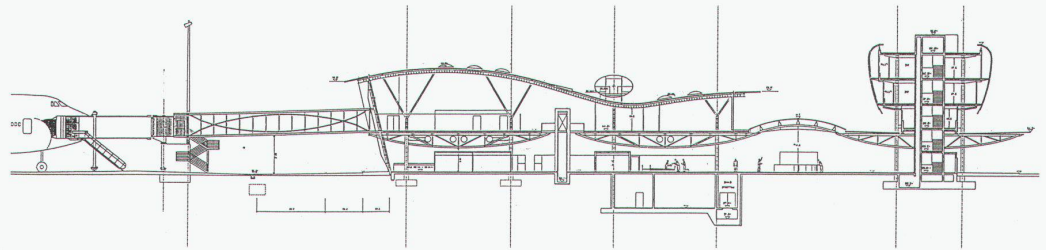
### Low-Budget-Terminal ▶

Bis zur Inbetriebnahme eines neuen Grossflughafens Berlin um das Jahr 2008 soll ein Interimsterminal am Flughafen Berlin-Schönefeld den stetig zunehmenden Passagier- und Frachtverkehr bewältigen.

Aufgrund der geringen Nutzungsdauer musste der Bau in extrem engem Kostenrahmen geplant werden. Die Kosten sollen pro Quadratmeter 30–40% unter denen vergleichbarer Terminalgebäude in Deutschland liegen.

Der neue Terminal wird die bestehende Anlage auf der Westseite ergänzen und die Kapazität um 4,5 Millionen Passagiere pro Jahr erhöhen.

Erreicht wird dies durch eine filigrane, leichte Stahlkonstruktion, offene Installationsführung, den Einsatz einfacher Materialien (Glas, Stahl, Aluminium, Naturhölzer) und industriell vorgefertigter Halbfabrikate, Tageslichtoptimierung sowie natürliche Be- und Entlüftungsmethoden. Grosse Spannweiten und Raumhöhen werden vermieden. Ein durchgehender Stützenraster von 10 × 13,75 m verspricht einen wirtschaftlichen Ansatz für den Stahlverbrauch. Die Anlage weist über die gesamte Länge den gleichen Querschnitt auf, so dass sich die Konstruktionselemente in grosser Stückzahl wiederholen, was eine rationelle Vorfertigung ermöglicht.



Terminal West, Flughafen Berlin-Schönefeld; Entwurf: airplan GmbH mit Hascher & Partner, Berlin

Das langgestreckte Rechteck des Neubaus soll den Bestand zu einer Gesamtanlage ergänzen. Ein funktional an die Eingangshalle angebundenes Bürogebäude wird als Röhre über dem verglasten Vordach auf der Landseite schweben.

Indem die einzelnen Funktions-

bereiche schichtenartig in der Bewegungsrichtung der Passagiere angeordnet sind, wird die Orientierung erleichtert.

Die geschwungene Dachform entspricht in ihrem Höhenverlauf dem Nutzungsanspruch der darunterliegenden Funktionen: Über den

Warteräumen steigt das Dach auf 6m Höhe an, zu den intimeren Bereichen wie Lounges, Konferenz- und Büroräumen schwingt es auf 3,5 m herunter.

Die Inbetriebnahme soll 1997 erfolgen.

### Medaille für Vogt

Der Kunsthistoriker Adolf Max Vogt, vom Anfang der 60er bis in die 80er Jahre Lehrer und Forscher an der ETH, hat von der Stadt Zürich die Heinrich-Wöhlflin-Medaille erhalten. Die Auszeichnung veranlasste Vogt dazu, für seine Vermittlerrolle, die politische Bedeutung und die Alltagsfunktionen der Architektur zu betonen. Sein neustes Buch verspricht allerdings anderes: eine archäologische Recherche über Le Corbusier als «edlen Wilden» (Vieweg Verlag, Braunschweig).

### Julius Posener 1905–1996

Im Alter von 91 Jahren ist Julius Posener in Berlin gestorben. Auf unsere Anfrage hin hatte er noch vor einem Jahr einen Beitrag zur aktuel-

len Berliner Debatte verfasst. Er kritisierte die Bauten und Projekte am Potsdamerplatz als Kopfgeburten wie auch als arithmetische Festlegungen von Wohnanteilen. Ebenso hielt er die Vorstellung von einer neuen «Berliner Mitte» verfehlt und verwies auf die Idee der «Laubkolonie» als ein städtebauliches Konzept, das kein klar lokalisierbares Zentrum festlegt, sondern verschiedene alte und neu entstehende Zentren innerhalb der Stadt ermöglichen soll (vgl. Werk, Bauen+Wohnen 1/95 «Ein Blick auf Berlin»).

Posener formulierte – in Schriften und Vorträgen – ein umfassendes Werk zur Architekturgeschichte zwischen 1890 und 1930. Seine besondere Fähigkeit bestand darin, die Wechselwirkungen zwischen gesellschaftlichen und architektonischen Entwicklungen zu analysieren und anschaulich zu vermitteln. Im Jahr 1968 war er nicht zuletzt deshalb

einer der wenigen von den Studenten respektierten Lehrer, deren Erkenntnisse und Interessen durch die Wellenschläge von Moden und Trends unbeeinflusst blieben.

### Hermann Fehling 1909–1996

Er hatte bei Erich Mendelsohn, Hans Scharoun und Werner Issel gearbeitet; sein Partner Daniel Gogel, mit dem er ab 1953 ein Architekturbüro aufbaute, hatte bei Max Taut studiert. Bis vor kurzem noch mit An- und Umbauten beschäftigt, repräsentierte das Duo in der Nachfolge von Hans Scharoun, Hugo Häring und Erich Mendelsohn eine Tradition der modernen Architektur. Fehling und Gogel gelang es, eigene entwerferische Interessen und Erfahrungen für eine Weiterentwicklung dieser spezifischen Berliner Architek-

turkultur nutzbar zu machen. Nicht zuletzt ist ihr Œuvre generell als eine innere Kritik an jener Moderne zu verstehen, gegen die schon Frank Lloyd Wright polemisiert hatte. Der «schachtelähnlichen Negativität» widersprechen vor allem die vier grossen Forschungsinstitute von Fehling und Gogel. Der eindimensionalen Entwicklung der Spätmoderne setzen sie eine thematische Öffnung entgegen, die nicht wie bei Venturi auf eine ikonografische, sondern auf eine syntaktische Komplexität und Mehrdeutigkeit zielt. Fehling und Gogels virtuose Raumkonstruktionen und innovativen Materialverwendungen spiegeln sich auch in Bauten von Ernst Gisel oder Herzog und de Meuron.

«Werk, Bauen+Wohnen» brachte mit Nr. 7/8/88 einen monographischen Beitrag zum Schaffen von Fehling und Gogel heraus.