Dölf Pfau

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **87 (2000)**

Heft 4: **Stadtteile aufwerten = Requalifications urbaines = Urban upgrades**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Dölf Pfau gestorben

Dölf Pfau, der Gründer der international renommierten Architekturzeitschrift «Bauen+Wohnen», die Ende der Vierzigerjahre erstmals erschien und 1980 mit der Zeitschrift «Werk» fusioniert hat, ist am 10. Februar dieses Jahres, kurz nach seinem 91. Geburtstag gestorben.

Dölf Pfau gemalt von Varlin, 1959.
In Privatbesitz.

DAM: Ein Ende der Krise?

Seit Jahren schon trudelt das Deutsche Architektur-Museum (DAM) in Frankfurt am Main von einer Krise zur andern. Jetzt soll eine neue Direktorin das Blatt wenden.

Das 1984 eröffnete, von der Stadt Frankfurt zunehmend halbherzig getragene Museum war mehrfach gefährdet. Mitte der Neunzigerjahre, am Ende der Amtszeit des Direktors Vittorio Magnago Lampugnani, wurde sogar eine Schliessung erwogen. Unter Lampugnanis Nachfolger Wilfried Wang führte die mangelnde Unterstützung aus dem städtischen Haushalt zur totalen Abhängigkeit von Sponsoren – mit ersichtlichen Folgen für die Qualität des Ausstellungsprogramms.

Nun wird im Sommer kein Architekt oder Kunsthistoriker die Leitung des DAM übernehmen, sondern eine Quereinsteigerin. Ingeborg Flagge, Jahrgang 1942, hat Archäologie studiert und sich vor allem als langjährige Chefredaktorin der BDA-Zeitschrift «Der Architekt» sowie als Autorin und Herausgeberin zahlreicher Fachbücher einen Namen gemacht. Besonders beachtet wurde 1992 der Sammelband «Architektur und Demokratie». Flagge, derzeit noch Professorin für Baugeschichte in Leipzig, möchte «das DAM wieder stärker zu einem Diskussionsforum für Planen und Bauen machen». Zum einen will sie das Museum den Architekturlehrstühlen der deutschen Hochschulen als Ausstellungsort anbieten, zum anderen junge Architektinnen und Architekten einladen.

Ingeborg Flagge bekennt offen, dass sie die zukünftigen Aufgaben des DAM mehr im pädagogischen und weniger im musealen Bereich sieht: «Ich habe keine Angst vor populären Vorträgen.» Im Vergleich zu ihren drei Vorgängern – dem «postmodernen» Feuerkopf Heinrich Klotz, dem historisierenden Feingeist Lampugnani und dem Spendensammler Wang – wäre dies wiederum eine ganz andere Weichenstellung für das Museum. Letztlich hängt aber alles vom schnöden Geld ab: Flagge wird ihre «Erneuerung» des DAM nur verwirklichen können, wenn Frankfurt dem städtischen Museum finanziell und kräftig unter die Arme greift. Wolfgang Jean Stock

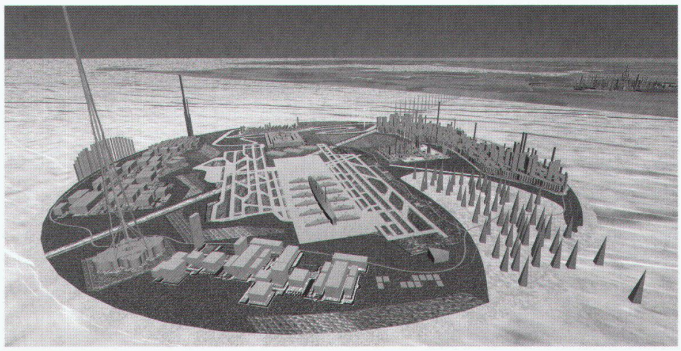
Der Inselflughafen bleibt in den Sternen

Kurz vor Weihnachten hat das holländische Kabinett beschlossen, den nationalen Flughafen Schiphol doch nicht auf eine Insel in der Nordsee umzusiedeln, jedenfalls nicht in absehbarer Zukunft.

Dutzende von Studien – darunter jene von OMA, die wir in der Januar-Nummer vorgestellt haben – hatten die Fakten geliefert, aufgrund derer Verkehrsministerin Netelenbos Bilanz ziehen musste: Das Inselszenario ist nur dann sinnvoll, wenn die Zunahme des Luftverkehrs die heutigen Schätzungen weit übertrifft. Am schwersten wogen dabei die zu erwartenden Kosten. Schätzungen ergaben Defizite in der Höhe von 25% bis 40% der Investitionen von rund 50 Milliarden Gulden (ungefähr 35 Milliarden Franken). Auch andere Risikofaktoren sind noch ungenügend abgesichert: Ausserhalb der 12-Seemeilen-Zone der Territorialgewässer dürfen die Niederlande zwar eine Insel anlegen, aber keine Start- und Landegenehmigungen erteilen. Innerhalb dieser Zone nimmt die Vogeldichte und damit die Gefahr von – nicht nur für die Vögel fatalen – Kollisionen stark zu.

Das Kabinett musste seinen Entscheid fällen, kurz nachdem es Anfang Dezember mit knapper Not eine Koalitionskrise überlebt hatte. Gegen den Willen von Premierminister Wim Kok hatte das Parlament beschlossen, Erdgasbohrungen im Wattenmeer unter keinen Umständen zuzulassen. Der Gedanke, dass der neue Flughafen auch nur marginale Verwirbelungen der delikaten Meeresströmungen in diesem Naturreservat verursachen könnte, hat den Politikern wohl zusätzlich die Hölle heiss gemacht.

Schiphol muss also innerhalb der Grenzen des heutigen Standortes wachsen. Im Jahre 2003 soll eine fünfte Piste in Betrieb genommen werden, bei Bedarf später eine sechste. Die Flugbewegungen pro Jahr werden von heute 416 000 auf rund 600 000 im Jahr 2010 zunehmen. Neue Anflugrouten, der Einsatz von besseren Flugzeugen und der Abbruch von Wohnungen in der Umgebung des Flughafens sollen Lärmbelastung und Luftverschmutzung innerhalb der heutigen Grenzwerte halten. In Zukunft will man die Umweltbelastungen nicht mehr aufgrund der Anzahl von Flugbewegungen berechnen, sondern vor Ort messen, wodurch die Anzahl möglicher Starts und Landungen – glaubt man den Experten – bedeutend heraufgeschraubt werden kann.

Die Umweltorganisationen, die sich schon vor geraumer Zeit unter Protest aus den Verhandlungen um die Zukunft von Schiphol zurückgezogen haben, reagieren ungläubig auf solche Rechenkunststücke. Andere Kritiker befürchten, dass die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs das heute schon überlastete Verkehrsnetz in der Umgebung von Amsterdam vollends lahm legen könnte.

Wie dem auch sei – die urbanistischen Möglichkeiten, die ein Inselflughafen der Randstadt gemäss OMA eröffnet hätte, bleiben vorläufig Sciencefiction. Und bis in dreissig Jahren hat hoffentlich jemand ein geräusch- und abgasfreies Superflugzeug erfunden. Urs Primas