Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 78 (1991)

Heft: 9: Philip Johnson, Kunstfigur = Philip Johnson, personnage de l'art = Philip Johnson, artist

Sonstiges

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: 13.07.2025

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

Anmerkungen

Neuer Airterminal für Stansted, London, 1991 (Seite 2)

1 Ludwig Hilberseimer: Grossstadtarchitektur. 1927. Reprint. Hoffmann Verlag, Stuttgart, S. 84
2 Erste Erwägungen, den alten Militärflughafen Stansted zu einem dritten Londoner Flughafen auszubauen, gehen bis ins Jahr 1953 zurück. Seitdem gab es immer neue Studien, öffentliche Debatten und Regierungsbeschlüsse, bis Foster Associates 1982 beauftragt wurden, erste grundsätzliche Studien für einen neuen Terminal einzureichen. Die alte Startbahn und der ursprüngliche Kontrollturm sollten übernommen werden.
3 Vgl. Sir Norman Foster: Vortrag in der Tate Gallery, London, 20.2.1991
4 Vgl. Mies van der Rohes Nationalgalerie in Berlin (1962–1968). Stansted weist jedoch eine konsequentere Funktionentrennung auf.
5 Darin unterscheidet sich Forsters Ansatz grundsätzlich von Richard Rogers, der die «Innereien» des Gebäudes geradezu nach aussen kehrt.
6 Der Parkplatz befindet sich in einer der Eingangsfassade vorgelagerten Mulde, die das Meer hässlicher parkender Blechdächer vom Hauptgebäude aus unsichtbar macht. (Wäre es nicht, wenn auch kostspieliger, besser gewesen, die Blechlawine ganz unter die Erde zu verbannen?) Glasüberdachte Stufen führen vom Parkplatz zum Haupteingang hinauf, wo sie sich mit den vom Bahnhof kommenden Rolltreppen treffen. Es gibt zusätzlich einen geräumigen Lift. Man kann sich auch direkt vom Auto oder Bus auf dem Vorplatz absetzen lassen.
7 Diese Drehtüren haben einen überdurchschnittlich grossen Durchmesser von 4,5 m und rotieren ohne Benutzer viermal pro Minute; sobald ein Benutzer in die Drehtür tritt, erhöht sich die Geschwindigkeit automatisch auf Schrittgeschwindigkeit.
8 Fosters neutrale Raumhülle bedeutet aber keine Überhöhung des Alltäglich-Zweckhaften ins Feierlich-Monumentale wie bei Mies van der Rohe.
9 Feuerbestimmungen fallen in einem Flughafengebäude natürlich besonders streng aus. Fosters Terminal löst auch diese Problemstellung mit überzeugenden, durchdachten Massnahmen: Im Falle eines Feuers im Terminalgebäude steigt der Rauch in die Dachkuppeln und füllt diese gleichsam wie eine «umgekehrte» Badewanne. Das heisst, dass das Konzept der offenen Halle mit dem grossen Volumen des Daches den Feuerbestimmungen auf geniale Weise entgegenkommt; denn es dauert verhältnismässig lange – es wurden 25 Minuten berechnet bei einer Aussentemperatur von minus 15°C und wenn alle Geschäfte in Brand stehen –, bis der Rauch auf 2,5 m hinuntersinkt, die Evakuierungszeit des Gebäudes liegt jedoch bei nur drei Minuten. Im Falle eines Feuers in einer der offen zugänglichen «Geschäftskabinen» fällt automatisch ein spezieller Feuervorhang vor den Zugang, damit nicht nur diese Einheit isoliert, sondern auch das Prinzip der umgekehrt sich füllenden Badewanne zum Zuge kommt.
10 Diese «Kabinen» erweisen sich als konstruktive Abbilder der Hauptkonstruktion. Das Foster-Büro hat die Stützelemente bezeichnenderweise als «Pilze» bezeichnet. Eigentlich besteht die Flughafenhalle aus vier Raumzonen: gemeinsame Eingangs- und Ausgangszone, Zone der internationalen Abflugwartehalle, Zone der nationalen Abflugwartehalle und Ankunftszone mit Passkontrolle und Gepäckrückgabe.
11 Der Satellit weist eine streng funktionelle vertikale Trennung zwischen ankommenden und abfliegenden Passagieren auf.
12 Andere nennen die erste Gusseisenbrücke über den Fluss Severn im englischen Coalbroakdale von 1779 als Ausgangspunkt (vgl. Colin Davies: High Tech Architecture, New York 1988, S. 15). Sicher ist, dass Ingenieurkunst eine lange Tradition in Grossbritannien hat.
13 Die dem «curtain wall» im Innern vorgelagerten vertikalen stählernen Fachwerkträger – mit dem Hauptrahmen durch Vierendeelverbindungen verknüpft – sind selbstverständlich keine «angeklebten» Verzierungen, wie es heutzutage so oft der Fall ist, sondern haben ihre ureigene Aufgabe: sie tragen zur Festigkeit des Rahmens bei.
14 Bei der Betondecke, die den Boden der Flughafenhalle ausmacht, handelt es sich um eine kassetierte Betondecke (Rastergrösse: 1,2×1,2 m, das ist gleichzeitig die Grösse der kleinsten Einheit für eine der Einbauten); damit können auch nach Fertigstellung des Baus neue Leitungen von den Dienstleistungsquellen im Untergeschoss her durch diese Decke hindurch (an den Eckpunkten der Raster) gezogen werden, womit ein eventuell notwendiger innerer Umbau der Halle problemlos gewährleistet ist.
15 Sir Norman Foster in einer Vorlesung, gehalten in der Tate Gallery in London am 20.2.1991.
16 Vgl. Chris Abel: From Hard to Soft Machines. In: N. Foster, Buildings and Projects. Volume 3, 1978–1985, London 1989, S. 15
17. Vgl. auch Hong Kong and Shanghai Bank, Sainsbury Centre for Visual Arts. (Siehe Colin Davies: Hight Tech Architecture. New York 1988, S. 10.)
18 Interessant ist daran, dass – falls nötig – jede Aussage einzeln verändert werden kann und nicht eine ganze Tafel neu angefertigt werden muss. Dieses System wurde für diesen Bau entworfen und wird in Zukunft in allen britischen Flughäfen verwendet. Üblicherweise hängen Anzeigetafeln und Orientierungsschilder von der Decke, hier war das aber wegen der Dachkonstruktion nicht möglich.
19 Es führt an dieser Stelle zu weit, das diesen Check-in-Schaltern zugrundeliegende durchdachte System bis in alle Einzelheiten aufzuzeigen. Material: Stahlplatten zur Verkleidung und Granitplatte als Ablage, Arbeitsplatte aus Sperrholz mit Linoleumbeschichtung (billig auszuwechseln, falls neue Computertechnologie den Umbau des Arbeitsplatzes erforderlich macht).
20 Vgl. Martin Pawley: Theory and Design in the Second Machine Age. London 1991, S. 153
21 Foster wehrt sich seit Jahren gegen die irreführende Bezeichnung «High Tech»-Architektur in bezug auf seine Bauten. Vgl. Reyner Banham: Foster Associates, London 1979, S. 5. Zum Stichwort «technology transfer»: Da ein Flughafengebäude normalerweise eine lange Lebensdauer haben muss und grosser Abnutzung ausgesetzt ist, wurde in diesem Gebäude nicht mit neuen, aus artfremden Branchen übernommenen Technologien experimentiert, sondern es wurden nur bewährte Baumethoden angewandt und diese gegebenenfalls verbessert (nach Aussagen von Winston Shu von Foster Associates).

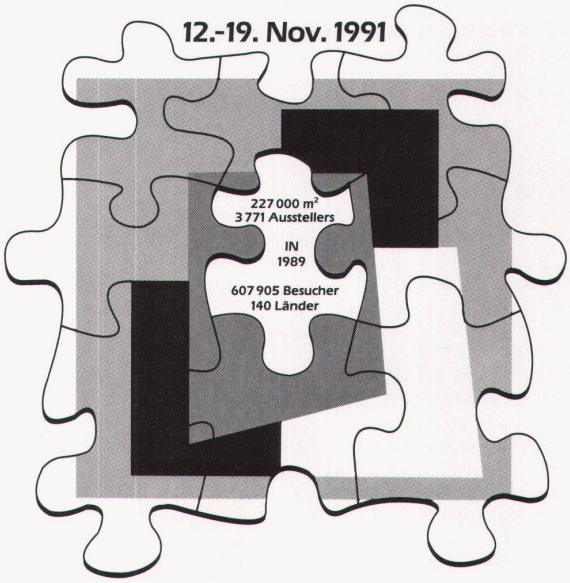
DIE GANZE WELT DES BAUWESENS AUF DER

BATIMAT

18. Internationale Baufachmesse

PARIS - PORTE DE VERSAILLES - FRANCE

12.-19. Nov. 1991



Der Eintrittspreis für die Fachmesse BATIMAT'91 ist 50 FS. Doch Sie können die Messe auch zu einem viel günstigeren Preis besuchen! Sie brauchen nur den nachstehenden Antrag ausgefüllt an die angegebene Adresse zurückzusenden. Daraufhin erhalten Sie eine Einladungskarte zu einem ermäßigten Preis nur 13 FS.

Sparen Sie Zeit: Auf der BATIMAT/INTERCLIMA sowie auf anderen europäischen Veranstaltungen des Bauwesens, zusammengeschlossen sind, erhalten Sie sofortigen Eintritt - ohne evtl. Schlangestehen an den Kassen.

Sparen Sie Geld: Sie bekommen 37 FS. Ermäßigung auf den Eintrittspreis!

WBW

ANTRAG AUF EINE ERMÄSSIGTE EINLADUNGSKARTE
Bitte Zurücksenden an: PROMOSALONS
Stauffacherstrasse 149 - ZURICH CH-8048 - SUISSE
Tel.: 01/291.09.22 - Fax: 01/242.28.69

H/Fr: _____
Beruf: _____
Firma: _____
Adresse: _____
Ort: _____
Land: _____
Tel: _____
Fax: _____

Bittet um Zusendung:
☐ einer ermäßigten Einladungskarte ☐ einer BATIMAT-Broschüre
☐ des offiziellen Messekatalogs (Mitte Oktober) zum Preis von (inkl. Porto) 30 FS.