Bücher

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **98 (2011)**

Heft 6: **et cetera Paulo Mendes da Rocha**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

zu entwickeln braucht Zeit – bei Zeitnot werden die Gewichte hin zur Form verschoben.

ak Wo lernen Studierende mit der Pluralität der vorhandenen Entwurfspositionen umzugehen, kritische Entscheidungen zu treffen?

cs Wenn man in einem Semester zu einem Entwerfer geht und im nächsten zu einem anderen – dabei kann man schon sehr viel lernen. Natürlich kopiert man dann vieles, aber man kopiert im darauf folgenden Studio auch wieder etwas anderes, und spätestens beim dritten Kurs muss man sich über seine eigene Haltung Gedanken machen. Ich glaube nach wie vor an dieses Modell. Allerdings braucht es Freiräume und Diskussionen.

ak Haben Sie Vorschläge bereit?

cs Ich würde konsequent die Potenziale ausschöpfen, die vorhanden sind. Die grosse Bandbreite an Disziplinen und Ansätzen, eine relativ starke Durchlässigkeit innerhalb der Schule, die Beweglichkeit und Polyvalenz, die dem Selbstverständnis der Architektur eigen sind – das sind alles wichtige Faktoren. Dazu gehört auch die Forschung, deren Bedeutung in der Architektur stark zugenommen hat und die sich fruchtbar mit dem Unterricht kombinieren lässt. Dabei steht nicht mehr nur das fertige Produkt im Mittelpunkt, sondern ein Verständnis dafür, welche Prozesse sich in der Gesellschaft abspielen. Dies kann zu kritischen Auseinandersetzungen mit der gesellschaftlichen Wirklichkeit anregen – und dies müsste doch ein zentrales Ziel einer zeitgemässen Ausbildung sein.

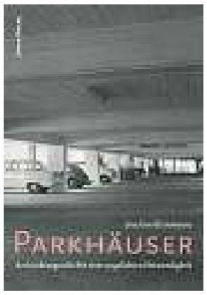
Verstohlene Architektur

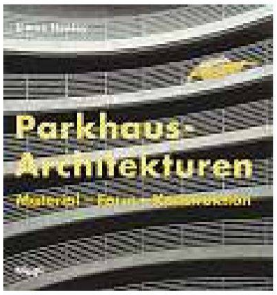
Zwei Bücher über Parkhäuser

Der Parkplatz beziehungsweise das Parkhaus ist ein Kollateralschaden der Motorisierung. Allen ist klar, dass das Auto während der längsten Zeit seiner Lebensdauer lediglich dasteht und Platz beansprucht, 12,5 m² netto, gegen 25 m², wenn man die Erschliessungsfläche mit einbezieht. Der stetig wachsende Pro-Kopf-Flächenbedarf ist unter anderem auf das Auto zurückzuführen: Die Garage für zwei Autos zuhause misst vielleicht 40 m², hinzu kommt ein Parkplatz am Arbeitsort, und schon sind schnell 70 m² konsumiert, allein für die Fahrzeuge einer einzigen Familie. Parkplätze

Die Freiheit, frei zu gestalten. Axor Bouroullec eröffnet uns wie noch nie die Chance, das Bad auf unsere Bedürfnisse zuzuschneiden. Mehr zur innovativen Badkollektion und den Designern Ronan und Erwan Bouroullec:
www.hansgrohe.ch/bouroullec

AXOR
hansgrohe



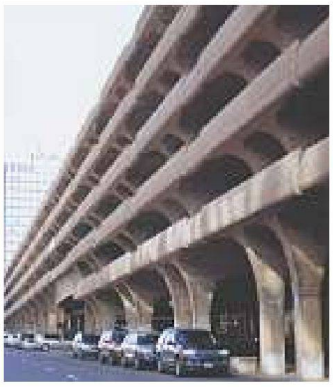


können sogar die Politik bestimmen, wie ein Blick nach Zürich zeigt: 1996 einigten sich dort die Vertreter der Innenstadtgeschäfte, die FDP und die SP auf den «historischen Parkplatzkompromiss», der fortan die Basis bildete für eine pragmatische und erfolgreiche bürgerlich-sozialdemokratische Zusammenarbeit. Es fällt auf, dass Zürichs jüngster Aufschwung in den späten 1990er Jahren begann, just nachdem der «Waffenstillstand» in der Parkplatzfrage in Kraft getreten war.

Reine Konstruktion

Im Allgemeinen holt man sich mit Parkhäusern keine Lorbeeren, weder als Politiker noch als Architekt. In der Gesellschaft der Gebäude gehören sie zu einer tolerierten Randgruppe. Sie gelten als notwendiges Übel, und doch geht von ihnen eine seltsame Faszination aus, der einige verfallen und andere nicht. Die Autoren zweier aktueller Buchpublikationen gehören eindeutig zur ersten Gruppe: In seiner «Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit» schildert Joachim Kleinmanns die Entwicklung des Parkhauses von den Anfängen vor dem Ersten Weltkrieg bis heute, während der englische Architekt Simon Henley in «Parkhaus-Architekturen» den architektonischen Eigenarten des Bautyps nachgeht. Denn Parkhäuser bleiben immer bis zu einem gewissen Grad Rohbauten, Skelette, reine Konstruktionen. Ihr Ausbaustandard ist rudimentär, die Anschlüsse sind unkompliziert und die Details somit überschaubar. Sie brauchen keine Fenster und keine Dämmung, Kältebrücken sind ebensowenig ein Thema wie der Minergie-Standard.

Dietrich Klose fing bereits Mitte der 1960er Jahre in seiner Studie «Parkhäuser und Tiefgaragen» auf ruhigen Schwarz-Weiss-Bildern die «verstohlene Architektur» ein, von der Henley in seinem Buch schwärmt. In seinen Texten blitzt immer wieder seine Leidenschaft für die «rätselhafte, brutale Schönheit» der Parkhäuser auf, die dem Buch eine für Architekturpublikationen seltene persönliche Note verleiht und die zuweilen sogar ansteckend wirkt. Henley widmet sich mit Hingabe dem architektonischen Element der Rampe, das zwar bis in die Renaissance zurückzuverfolgen sei, seine wahre Bestimmung aber erst im Parkhaus erhalten habe. Er beobachtet zudem ein



Bilder aus den besprochenen Büchern

New Haven, 1959–1963, von Paul Rudolph

Detroit, 1959, von Albert Kahn Ass.

Chicago, 1962, von Bertrand Goldberg

wachsendes Interesse an der durchgehenden Fläche über mehrere Geschosse, vor allem bei niederländischen Architekturbüros. OMAs Wettbewerbsbeitrag von 1993 für die Bibliothek Jussieu und das Mercedes-Benz-Museum von UN Studio werden neben anderen als Beispiele aufgeführt, wie mit Rampen der geschichtete Schnitt überwunden und dadurch neue räumliche Qualitäten gewonnen werden können. In den vier Kapiteln «Material», «Fassade», «Licht» und «Schräge» behandelt Henley abschliessend die architektonischen Fragen, die sich im Zusammenhang mit Parkhäusern stellen. Die einzelnen Abschnitte sind ausführlich mit Beispielen illustriert, deren Fülle eine verlässliche Übersicht über die Parkhaus-Architektur der letzten sechzig Jahre gewährt. Den Schwerpunkt legt der Autor örtlich auf den angelsächsischen Raum, besonders England, und historisch in die Blütezeit von 1950–1975. In jenen Jahren entstanden so prägnante Bauten wie das von Paul Rudolph 1959–1963 in bester Tradition des béton brut gestaltete Parkhaus an der Temple Street in New Haven, die Fassade aus Betonlamellen in Form von hyperbolischen Paraboloiden am viergeschossigen Parkhaus des Henry Ford Hospitals in Detroit von Albert Kahn Associates (1959) oder die 1000 Meter lange und über 19 Geschosse führende Spiralrampe in Bertrand Goldbergs 1962 erbauten Wohntürmen Marina City in Chicago.

Denkmalschutz für Parkhäuser

Im Gegensatz zu Simon Henleys fast schon verträumter Liebeserklärung an das Parkhaus ist Joachim Kleinmanns' Architekturgeschichte eine sachliche Erzählung. Das liegt sowohl an der nüchternen Sprache wie auch an den durchgehend schwarz-weissen Fotos. Inhaltlich baut Kleinmanns eine klare Struktur auf, beginnend bei Auguste Perrets 1907 in Paris erstellter «Garage Ponthieu». Die Hochgarage war wie ein Lagerhaus aufgebaut: Die Wagen wurden durch vertikal und horizontal verschiebbare Podeste an ihre Position gebracht, was zwar Platz spart, dafür umso mehr Arbeitsschritte erfordert. Doch damals kümmerte sich noch ein Chauffeur um das Auto und nicht der Besitzer selbst. Perret baute in Stahlbeton und positionierte damit das Parkhaus von Anfang an ganz vorne an der Front der Moderne. In den 1920er Jahren, dem «Jahrzehnt der Experimente», zeigte sich dann, dass das Parkhaus durchaus das Zeug zur modernistischen Ikone hätte. Es war in funktionaler, technischer und kultureller Hinsicht ein völlig neuer Bautyp, ein Musterbeispiel für Zweckmässigkeit und effiziente Organisation. Detailliert schildert Kleinmanns die lebhaften Diskussionen über das «richtige» Rampensystem, die bis in die 1930er Jahre in den Fachzeitschriften geführt wurden. Tatsächlich wurden in jenen Jahren die Systeme entwickelt, die nur in Nuancen verändert bis heute Bestand haben. Verschwunden ist allerdings die abgeschlossene Garagenbox im Parkhaus, sie blieb eine architekturhistorische Randnotiz und erst noch mehrheitlich beschränkt auf Deutschland.

Aus heutiger Sicht interessant sind Kleinmanns' Hinweise auf die funktionale Anreicherung des Parkhauses. In den Anfangszeiten gab es oft zusätzliche Nutzungen, die im engen Zusammenhang mit dem Auto standen: Zapfsäulen, Werkstätten, Waschplätze und ein kleines Geschäft im Erdgeschoss, einzelne Aufenthalts- und Schlafräume in den oberen Stockwerken. Mit der Massenmotorisierung und der damit einhergehenden Entzauberung des Automobils nach dem Zweiten Weltkrieg verschwanden diese Service-Einrichtungen nach und nach. Dafür wurden vermehrt neue Kombinationen ausprobiert wie etwa Parkhäuser zusammen mit Hotels. Eine neuartige Multifunktionalität zeigen Herzog & de Meuron mit dem Parkhaus «Lincoln 1111» in Miami Beach (vgl. wbw 4|2011), bei dem die ebenen Flächen für exklusive Anlässe wie Hochzeiten oder Fotoshootings genutzt werden können. «Lincoln 1111» schaffte es nicht mehr in das Buch von Joachim Kleinmanns, wie auch andere Parkhäuser nicht berücksichtigt wurden. Der Autor konzentriert sich auf die historische Entwicklung in Deutschland und einige Schlüsselbauten in anderen Ländern, die wegweisende Tiefgarage unter der Place des Célestins in Lyon kommt aber nur in einem ein-

zigen Satz vor. Das ist bedauerlich, fällt aber nicht weiter ins Gewicht, da Kleinmanns ganz andere Prioritäten hat: Er will das Verständnis für den kultur- und architekturgeschichtlichen Stellenwert von Hochgaragen fördern: «Denkmalschutz für Parkhäuser ist notwendig», schreibt er im abschliessenden Kapitel und verweist auf den Abbruch der Schlotterbeck-Garage in Basel, die 1994 einem Bau von Richard Meier weichen musste.

Henley und Kleinmanns setzen sich – jeder auf seine eigene Art – mit ihren Büchern für einen zweiten Blick auf eine etwas vernachlässigte Baugattung ein. Sowohl die historische Analyse des Deutschen wie auch das leidenschaftliche Plädoyer des Engländers rücken das Parkhaus in ein neues Licht. Solange nicht alle Parkplätze unter die Erde verlegt werden, bleibt das mehrgeschossige Parkhaus in der Stadt ein architektonisches und vor allem städtebauliches Thema, ob man nun dafür ist oder nicht. Caspar Schärer

Joachim Kleinmanns: Parkhäuser – Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit, Jonas Verlag, Marburg 2011, ISBN 978-3-89445-447-0
Simon Henley: Parkhaus-Architekturen – Material, Form, Konstruktion, Verlag Niggli, Sulgen 2007, ISBN 978-3-7212-0622-7

Paris, 1907, von Auguste Perret

Bild: Markus Tretter © Kunsthaus Bregenz

Ausstellungsansicht

Chiffren zur Stadt

Städtebauliche Visionen von Yona Friedmann und Eckhard Schulze-Fielitz im Kunsthaus Bregenz

Es soll der Künstler Daniel Spoerri gewesen sein, der Eckhard Schulze-Fielitz einst auf die Arbeiten Yona Friedmans aufmerksam gemacht hatte. Der junge Schulze-Fielitz begann Ende der 1950er Jahre räumliche Strukturmodelle «auszustellen», die Spoerri an Arbeiten Friedmans erinnerten. So bestieg Schulze-Fielitz im Herbst 1960 den Zug und besuchte Friedman in dessen Wahlheimat Paris. Aus dieser ersten Begegnung ist eine lebenslange Freundschaft hervorgegangen, die auch auf gemeinsamen städtebaulichen Interessen gründete. Eine kleine, sorgfältig konzipierte Schau im Foyer des Kunsthauses Bregenz bietet zur Zeit Gelegenheit, sich auf die komplexen städtebaulichen Überlegungen der zwei aussergewöhnlichen Architekten einzulassen.

Beide verband die Suche nach einem Städtebau, der Alternativen zum monotonen Massenwohnungsbau der Nachkriegszeit eröffnet. Die visionär anmutenden städtebaulichen Strukturbildungen, für die beide Architekten bekannt geworden sind, waren Reflexe der unmittelbaren Wohnungsnot der Nachkriegszeit und der einsetzenden Demokratisierung Westeuropas. Beide entstammen derselben Generation: Friedman ist 1923 in Budapest geboren, Schulze-Fielitz 1929 in Stettin (im heutigen Polen). Während letzterer neben seinen visionären Arbeiten immer auch praktizierender Architekt geblieben ist, hat Friedman in einer umfangreichen publizistischen Tätigkeit ein Widerlager zu seinen visionären städtebaulichen Entwürfen gefunden. Friedman hat im Laufe der 1960er und der 1970er Jahre eine Reihe gewichtiger Publikationen zur Demokratisierung und Verwissenschaftlichung von Architektur und Stadtplanung verfasst.

Die Aufwertung des Individuums – als Nutzer und Bewohnerin – kann als städtebauliches Kernanliegen von Friedman und Schulze-Fielitz bezeichnet werden. In einem neuen Selbstverständnis des Architekten sollte diese Aufwertung Ausdruck finden: Die Aufgabe des Architekten bestand aus Sicht der beiden Protagonisten darin, einen strukturellen Rahmen zu schaffen, der den Individuen zu grösstmöglicher Handlungs- und Gestaltungsautonomie verhilft. Schulze-Fielitz spricht in diesem Zusammenhang auch von durch Architekten geschaffenen «Neutralstrukturen», die durch die «Micro-Events» der Nutzer gefüllt werden. Stadtplanung sollte all das begünstigen, was das Leben ausmacht: Veränderung und Unvorhersehbarkeit. Die Ausstellung vermittelt in Modellen, Installationen und Bildprojektionen eine Vorstellung davon, wie man sich solche dem Ereignis verpflichtete Strukturen vorstellen könnte.

Brückenstadt

Programmatisch für die von beiden verfolgten städtebaulichen Interessen ist der früh gemeinsam ausgeführte Entwurf für eine «Brückenstadt über den Ärmelkanal» von 1963. Es zeigen sich darin strukturalistische städtebauliche Lösungsansätze, von denen nicht zuletzt Büros wie OMA oder MVRDV in den 1990er Jahren gelernt haben. In der Ausstellung ist das Projekt zu Recht prominent mit einem grossen Modell und zahlreichen projizierten Modellaufnahmen vertreten. Die Brückenstadt zeigt auf exemplarische Weise die von Friedman und Schulze-Fielitz vorgedachte «Infra-Struktur», die sich für Füllungen unterschiedlichster Art offen zeigt. Das gigantische Raumtragwerk der Brückenstadt verfügt über acht Stockwerke, in denen die unterschiedlichen Nutzungen – Fahrrinnen für Auto- und Zugverkehr, Lagerräume, Büros, Pipelines, Touristen- und die eigentlichen Wohnanlagen – untergebracht sind. Die Fachwerkkonstruktion über den Ärmelkanal war nicht nur Transitraum und gemeinsamer Hafen der beiden Metropolen London und Paris; über dies hinaus war sie auch als urbanistische Erweiterung gedacht, die Wohnraum für 30 000 Personen bot.

Architektonisch stringent wird in diesem frühen Projekt jene «Megastruktur» erkennbar, die beide Architekten ein Leben lang nicht mehr losgelas-