

Ereignisse

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

EREIGNISSE

Warhols Autoserie in Wrights «Parkhaus»

BILD: COLLECTION DAIMLER-BENZ AG



Andy Warhols Bildserie zum Thema «Hundert Jahre Automobil», «parkiert» in Wrights Guggenheim-Museum.

Das Guggenheim-Museum von Frank Lloyd Wright in New York als Parkhaus für Andy Warhols «cars»: ein überraschender Kontrast mit überraschender Harmonie.

Bitte einmal ganz ehrlich: Haben Sie das Guggenheim-Museum in New York nicht auch schon mit einem Parkhaus verwechselt?

Die aufsteigende Spirale – bei Frank Lloyd Wright ein Kommentar und Kontrapunkt zur rasterförmig angelegten

Stadt – ist während Jahrzehnten wachsender Mobilität zum Symbol der Unverträglichkeit von Auto und Stadt verkommen. Diese belastende Assoziation konnte das Guggenheim-Museum für die Dauer einer besonderen Ausstellung neutralisieren – indem es selbst zum Parkhaus wurde.

Andy Warhol hat in den Monaten vor seinem Tod an einer Bildserie zum Thema «Hundert Jahre Automobil» gearbeitet. Diese unvollendete Reihe mit dem lapidaren Titel «cars» wurde im vergangenen Herbst in Wrights spiral-

förmiger Rampe sorgfältig parkiert. Die repetitive Darstellung bekannter Massenprodukte ist für Warhol nicht neu, ebensowenig die Meisterschaft im spielerischen Umgang mit Siebdruck.

Europäische «cars»

Auf den ersten Blick ist auch die Wahl des Motivs naheliegend: das Auto als Inbegriff des amerikanischen Konsumguts. Doch auf den zweiten Blick stutzt man, derweil sich die amerikanische Kunstkritik hintergangen fühlt: Für seine «cars» hat Andy

Warhol 20 europäische Autos ausgewählt, allesamt Mercedes-Benz-Modelle.

Die «cars»-Serie, die acht dieser Modelle zeigt, ist eine Etüde zum kontroversen Begriff der Objektivität. Nichts interessiert Warhol weniger als die historische Objektivität, nämlich die korrekte Illustration der Automobilgeschichte. Auf seinen Bildern finden sich einzig kutschenartige Vehikel der Frühzeit sowie stromlinienförmige Sportwagen und Prototypen.

Beliebiges Objekt

Ohne Fahrer und Bewegung erscheinen diese exotischen Bilderausos funktionslos, ohne Schatten und Umgebung schwerelos. Warhols Objektivität beraubt das Auto seiner Bedeutung und reduziert es zum beliebigen Objekt. Gerne hätte man Warhol auch die von Statussymbolen belasteten Limousinen der jüngeren Zeit anvertraut.

Beim Durchschreiten der Ausstellung erfasst den Betrachter ein leichter Schwindel: Ist das Auge nun verwirrt vom Widerspruch zwischen Autobild und Autorealität – oder hat man auf der Spirale des Guggenheim-Museums die Orientierung verloren?

Warhol und Wright, Superstar und Fixstern, markieren zwei unvereinbare Pole am amerikanischen Kulturhimmel – um so überraschender die Harmonie von schwebenden Bildern und kontinuierlichem Raum.

Die Ausstellung «cars», die fast vollständig der Daimler-Benz AG gehört, ist auf weltweiter Public-Relations-Tournee. UF



Januar-Ausstellung: Bahnhofswettbewerbe.

Gesund, aber pleite

Dem Architektur-Forum Zürich geht es glänzend, nur ist es pleite. Das ist allerdings kein Grund zum Aufhören. Denn für Architekturdiskussionen herrscht ein Bedarf.

Das Architektur-Forum Zürich ist einerseits ein Raum mitten in der Zürcher Altstadt. Aber andererseits ist es auch ein Verein von derzeit 603 Mitgliedern. Ihnen wurden im vergangenen Jahr 12 Ausstellungen geboten; zu erinnern wäre an «Vincent Mangeat», «Livio Vacchini», «Tadao Ando», «Atelier Cube/Möstelan-Gachet/Devanthy-Lamunière» und das «Ungers-Hochhaus».

Dieses Jahr wird es entsprechend weitergehen. Im März «Architectonica», im Mai «Kasernenareal Zürich», «Architektur aus Estland» im Juni.

Wenig erfreulich ist die finanzielle Lage des Vereins Architektur-Forum Zürich. Der Betrieb verschlingt rund 200 000 Franken im Jahr, wovon die Hälfte noch ungesichert ist. Um diesem Übel abzuhelfen, wurde ein Gönnerverein gegründet. Eindringlich tönt die Hymne der Forums: Werden Sie Mitglied! LR

BILD: ARCHITEKTUR-FORUM

Moses: der Chefdrahtzieher von New York

Kaum ein Mann verkörpert die Geschichte moderner Planung umfassender als der «Zar von New York»: Robert Moses, dessen hundertster Geburtstag am 18. Dezember die Gemüter erhitze.

Robert Moses, Jurist und Politologe, wurde früh zu einem Protagonisten der Reformbewegung der zehner Jahre.

Als juristischer Berater mächtiger Politiker formulierte er Gesetze zur Stärkung der Exekutive und Rationalisierung der Administration. Er schuf einflussreiche neue Gremien, deren Führung er teils ehrenamtlich übernahm. Damit verfügte Moses über die Planungsinstrumente, die er zur Verwirklichung seiner Visionen brauchte.

Vermehrte Freizeit dank industrieller Produktion und die zunehmende Erschwinglichkeit des Automobils für breite Bevölkerungsschichten bildeten die Grundlage seines Programms. Als erstes realisierte Moses ein staatliches Parksystem, das mit einem Netz kreuzungsfreier Strassen zugänglich gemacht wurde. Zwischen Börsenkrach und Zweitem Weltkrieg entstanden mehrere Massenvergünstigungsplätze mit ausschweifender Infrastruktur und zugleich akribischer Detailpflege, die dem automobilisierten Bürger eine neue Kategorie von Freizeitgestaltung, den inszenierten Sonntagsausflug, eröffneten.

Stadtzerstörung

Der forcierte Strassenbau, zwischen den Kriegen Symbol des Aufbruchs, wurde nach 1950 zu einem Werk der Stadtzerstörung. Zerschnittene Stadtteile, verbaute Ufer und ein vernachlässigtes öffentliches Transportsystem sind einige der irra-

ralen Schäden, unter denen New York noch heute leidet.

Dass der Rückblick auf Robert Moses anlässlich seines 100. Geburtstages am 18. Dezember 1988 in dieser Stadt trotzdem viel Bewunderung enthält, liegt einerseits an den vielen unbestrittenen Werken wie Jones Beach, die Weltausstellung 1939, das Lincoln-Center und das Uno-Hauptquartier, die alle unter seiner Führung entstanden sind. Andererseits schielt die von Planungshindernissen gebeutelte Stadt zu den fast unbeschränkten Befugnissen ihres ehemaligen Baumeisters. Dass ebendieser Mann beim rücksichtslosen Vollzug seiner Projekte eine breite Gegnerschaft hervorrief und langfristig die Einheit der Planungsgremien zersetzte, wird dabei zu schnell vergessen. Moses war eben beides, Schutzpatron und Scharfrichter öffentlicher Grossstadträume. UF

Robert Moses war gleichzeitig Schutzpatron und Scharfrichter öffentlicher Grossstadträume.



FOTO: THE LONG ISLAND STATE PARK COMMISSION



FOTO: WERNER EBNETER

Die Arbeitersiedlung Weberstrasse in Winterthur: Industriestadtquartier mit eigenständigem Charakter.

Erhalten durch Abzonen

Wakker-Preis für Winterthur: Der Schweizerische Heimatschutz setzt mit dieser Auszeichnung einen neuen Akzent.

Wir dürfen nicht bei der Prämierung von mittelalterlichen Städtchen und ländlichen Siedlungen stehenbleiben», begründet Ronald Grisard, Präsident des Schweizer Heimatschutzes (SHS): «Mit der Wahl Winterthurs will der Heimatschutz die Leistung dieser Stadt zur Erhaltung und zur Bewahrung von industriegeschichtlichen Zeugen hervorheben.»

Gartenstadt

Winterthurs spezifische Siedlungsstruktur entstand ausserhalb der Altstadt im Zug der Industrialisierung ab 1850. Zahlreiche Arbeiter- und Angestellten-siedlungen sowie Villenquartiere mit eigenständigem Charakter und von hoher architektonischer Qualität wurden gebaut, die letzten noch in der Zeit bis 1950. Namen wie Bernoulli, Kellermüller, Scheibler oder Siegrist finden sich unter den Projektverfassern. Ein erster Zonen-

plan des Planungspioniers Albert Bodmer von 1922 beschrieb denn auch die Gartenstadt als den «idealen Typus einer Industriestadt».

Der nächste Zonenplan von 1966 setzte dann voll auf Wachstum und wollte Winterthur den «Übergang von der beschaulichen kleinen Mittelstadt zum eher grossstädtischen Bereich sichern». Das Mittel dazu: massive Aufzonen, die keinerlei Rücksicht auf die bestehende Bebauung nahmen.

Der Schaden, die diese Planung anrichtete, hielt sich glücklicherweise in Grenzen, wie Stadtplaner Hans Degen feststellt: «Für die Stadtplanung galt es, im Rahmen der Zonenplanrevision 1986 diese verheerende Entwicklung der Aufzonen und Umstrukturierung der historischen Ortskerne, Villenquartiere und Arbeitersiedlungen zu verhindern.»

Notbremse gezogen

Das Resultat dieser Bemühungen hat Winterthur nun den Wakker-Preis eingetragen: Der Zonenplan von 1987 enthält Abzonen auf die bestehende Bausubstanz für über 30 Arbeitersiedlungen, Mehrfa-

milienhaus- oder Villenquartiere, die teilweise zusätzlich noch mit Sonderbauvorschriften geschützt werden.

Der Heimatschutz hat mit dem diesjährigen Wakker-Preis somit auch die goldene Regel ausgezeichnet, nach welcher der wirksamste Schutz für Gebäude

Preisträger

Den ersten Wakker-Preis erhielt 1972 Stein am Rhein. Seither gab es folgende Preisträger: St. Prex, Wiedlisbach, Guarda, Grüningen, Gais, Dardagny, Ermen, Solothurn, Elm, Avegno, Muttens, Wil, Laufenburg, Diemtigen, Bischofszell, Porrentruy, Winterthur.

oder Quartiere die Beibehaltung der bestehenden Ausnützung ist. In Bauboom-Phasen, wie wir sie zurzeit erleben, ist ein Haus schon halb abgebrochen, wenn es aufgezoont wird. Winterthur ist da, trotz Wakker-Preis, keine Idylle. Nur konnte für eine ganze Reihe historisch entscheidender Quartiere noch rechtzeitig die Notbremse gezogen werden. PS



FOTOS: JURGEN KLUWE

Krise? Keine Spur

Gut 20 Schweizer Hersteller präsentieren sich an der Internationalen Möbelmesse in Köln. Sie boten bis auf wenige Ausnahmen ein Bild des Bewährten.

Die «schöne neue Wohnwelt» – so wurde für Köln geworben – war nicht auf den ersten Blick zu entdecken. Die «Schweizer Alleen» belegten, wie viele andere Hallenzüge auch, die Vermutung, dass den achtziger Jahren langsam aber sicher der Schnauf ausgeht.

Natürlich wird da und dort die Frage laut, ob die Möbelindustrie mittlerweile den gleichen Mechanismen unterworfen sei wie die Modebranche: Mindestens jedes Jahr eine neue Kollektion als Selbstverständlichkeit.

Konsequente Erweiterung einer Linie ist dagegen unspektakulär und wird von denen, die den gewaltigen Ruck zu Beginn des Jahrzehnts erlebt haben, als lahm, wenig augenfällig und innovationsfreudig empfunden. Von einer Krise jedoch keine Spur. In den Abschlüssen do-

minierte das Wort «Erfolg». Ein wesentlicher Faktor dürfte dabei sein, dass es noch nie so viele Einrichtungswillige zwischen 30 und 35 Jahren gegeben hat, von denen ein grosser Teil Werte wie «Beständigkeit» schätzt. Da können die Schweizer Möbelproduzenten gut mithalten.

Gegenüber der Geschlossenheit und Entschlossenheit der französischen und niederländischen Kollektivauftritte, wo schon tüchtig demonstriert wird, was nationale und regionale Unterschiede in einem vereinheitlichten Binnenmarkt sein können, wirken verschiedene Einzelanstrengungen bescheiden. Nicht nur kleinere Schweizer Unternehmen liessen ihr Bedauern über die Unfähigkeit zur Gruppenbildung durchblicken, welche den Drang zum ausufernden internationalen Messtourismus erheblich erleichtern könnte. Gleichzeitig schimmerte aber auch durch, dass eigentlich gar kein Anlass zur Suche nach neuen Ansätzen bestehe, denn zurzeit sei man sehr zusehenderweise zuversichtlich.

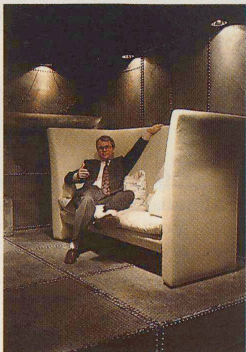
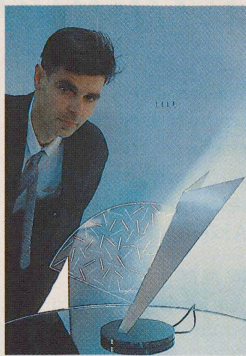


Bild ganz oben: Edi Baumann mit «Torretta» (Pietradomus); **Mitte:** Martin Lehmann mit der Tischlampe «Lola» (Haldimann & Partner); **unten:** Michael Brandis auf «AS 62 Andate» (Artanova). **Noch nie gab es so viele Einrichtungswillige zwischen 30 und 35 Jahren – da können die Schweizer Möbelproduzenten gut mithalten.**

JK

21 Schweizer Aussteller: Fleig Polstermöbel AG, Wigoltingen; Lüönd AG, Rothenthurm; Paul Däpp AG, Sulgen; Swiss Seats HM, Madiswil; Arta, Dübendorf; U. Gantner, Steinmaur; Artanova Horst AG, Steinen; Pietradomus, Zürich; Urs Schweizer Design, Bonstetten; AD4 Collection, Genève; Glas Trösch AG, Bützberg; Haldimann & Partner, Solothurn; Marmoluce, Oberengstringen; deSede AG, Klingnau; Intarc AG, Zürich; Leu GmbH, Chavannes-près-Renens; Sigma Group, Kirchberg; Superba, Büron; Perform Meer Möbel, Huttwil; Impac Norm, Rheinfelden; IMD AG, Hausen.

Qualität nach Bauvorschrift

Die Fachgruppe für Architektur des SIA interessiert sich für die Qualität der Architektur und dafür, ob die wohl mit den Bauvorschriften etwas zu tun habe. An einer Studientagung machten Juristen, Planer und Architekten eine Auslegeordnung.

Die Klagen sind bekannt: Nichts geht mehr, weil alles schon geregelt ist. Immer enger werden die Gestaltungsvorschriften in den Baureglementen. Der Entwurf des Architekten wird in die Zwangsjacke des gesunden Volksempfindens gezwängt. Doch trotz der vielen Vorschriften wird das Bild unserer Städte und Dörfer nicht immer schöner. Und wer kennt sich im Gesetzesdschungel noch aus? Jede Bauordnung hat mindestens einen Ästhetikparagrafen.

Keine Diskussion

Wie er beschaffen sein sollte und welche Instrumente es darüber hinaus noch braucht, um zu einer besseren Architekturqualität zu kommen, darüber sprachen in Luzern acht Redner (mindestens zwei zuviel; die notwendige Diskussion ging unter).

Es hat keinen Sinn, hier die einzelnen Referate zu kommentieren. In welcher Richtung aber eine Lösung liegt, das machte der Präsident der Stadtbildkommission Basel-Stadt klar. Die Diskussion über gute Architektur muss auf fachmännischem Niveau erfolgen.

Wer an den gesunden Menschenverstand glaubt, endet beim Gefälligen und verfehlt das Gute.

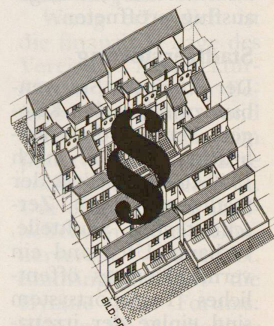
Eine Frage aber wurde nicht besprochen. Wer hat denn überhaupt ein Interesse an

guter Architektur? Man war unter sich. Stillschweigend wurde vorausgesetzt, dass alle anwesenden Planer, Architekten, Bauverwalter und Politiker selbstverständlich nur gute Architektur wollen. Ich bin da nicht so sicher. Einige, so vermute ich, möchten lieber brauchbare Regeln. Denn wer Qualität will, der muss sich auch um Qualität bemühen. Mit Bauvorschriften ist es nicht getan. Die Ästhetikparagrafen anwenden, hiesse, sich der Auseinandersetzung stellen. Das bedeutet Überzeugungsarbeit und Übernahmen von persönlicher Verantwortung. Das sowohl als Entwerfer wie als Verwaltungsmann oder Politiker.

An welchen architektonischen und städtebaulichen Leitbildern orientieren sich unsere Bauvorschriften, fragte der Untertitel der Tagung. An Sicherheit, Rechtsgleichheit und Durchschnitt, kaum aber an architektonischer Qualität. BL

Die Referate der Studientagung sind zusammengefasst in: Architekturqualität und Bauvorschriften. An welchen architektonischen und städtebaulichen Leitbildern orientieren sich unsere Bauvorschriften? FGA, SIA, SIA-Dokumentation D 034. Zu beziehen bei: SIA, Postfach, 8039 Zürich, Telefon 01/201 15 70. Fr. 44.–.

Acht Referenten sprachen in Luzern darüber, ob Qualität gesetzlich geregelt werden könne. Wer aber eigentlich gute Architektur will, darüber wurde geschwiegen.



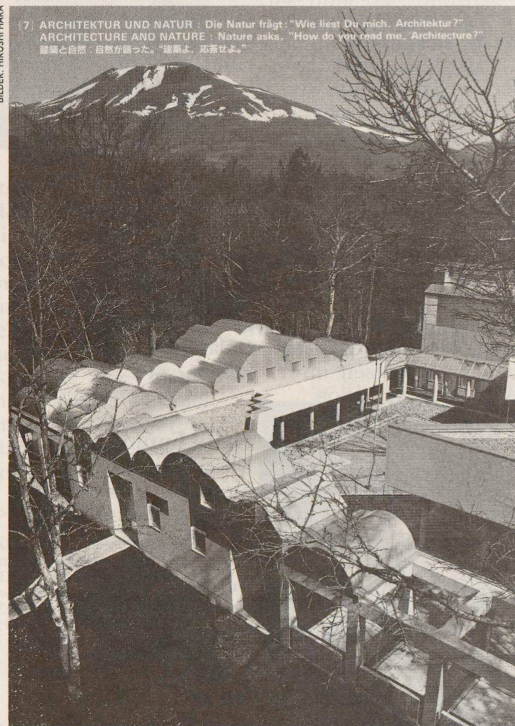
Zweimal Japan

Gleich zwei Ausstellungen über japanische Architektur in Zürich: die «SD-Review 88» im Architekturfoyer der ETH Höggerberg und die neuesten Arbeiten Hiroshi Haras in der Art Front Gallery.

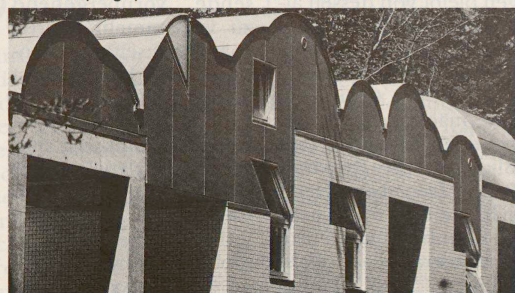
Erstmals sind in Zürich die 22 ausgezeichneten Arbeiten des jährlich durchgeführten Wettbewerbs der japanischen Designzeitschrift «SD Space» gezeigt worden. Die Themenwahl war frei. Das Bild entsprechend heterogen. Und gerade da hätte man von der Ausstellung mehr Lese- und Schilfe erwartet (z. B. Pläne).

Unter 230 Einsendungen hat die Jury unter Leitung von Hiroshi Hara den Architekten Kazuyo Sejima zum Preisträger erkoren. Bei Sejimas Arbeit «Platform I & II» handelt es sich um ein Projekt für Wochenendwohnsitze. Seine Idee stützt sich auf die einer Bahnhofplattform, auf der sich die Leute frei bewegen können. Die Plattform ist ein durchgehender Raum, ohne Wände, mit offenen «spaces», in denen sich Tische und Stühle befinden. Als

Das Tasaki-Kunstmuseum des japanischen Architekten Hiroshi Hara: Das Dach erinnert an den Asama-Berg im Hintergrund und an Wolken, die daran vorbeiziehen. Das Ziel: Grenzen zwischen Architektur und Natur aufzulösen.



Aluminium, Ziegel, rostfreier Stahl und Glas an der Aussenwand.



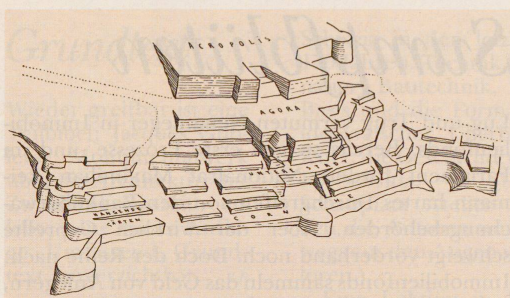
Schutz vor Wind und Wetter dienen die «covers», kleine, an Pfosten aufgehängte Dachfragmente. «Platform I» ist bereits 1988 in Kazuracity gebaut worden, und «Platform II» wird bis April 1989 in der Präfektur Jamanashi fertiggestellt.

Die Art Front Gallery hat gleichzeitig Werke des Juryleiters der «SD-Review 88» ausgestellt. Der Architekt Hiroshi Hara (1936) übernimmt traditionelle Formen und setzt sie in moderne um. Zwanzig Jahre lang reiste er durch die Welt und liess sich von den Formen alter Dörfer inspirieren. Die monumentalen Siedlungsbauten, die daraus entstanden sind, sieht er nicht als Monument, sondern immer noch als Dorf. Ein Dorf, in dem die Menschen alles finden, was sie brauchen, von Schulen über Geschäfte, hin bis zum Konzertsaal. Es ist sein Ziel, die Grenzen zwischen Natur und Architektur aufzulösen.

Spiegelkleid

Er verkleidet seine Bauten mit Aluminium (Yamato International Building in Tokio), damit sich die Umgebung darin spiegeln kann; auch finden sich die Formen von Wolken und Gebirgszügen als architektonische Elemente wieder. Seine wichtigsten Bauten der letzten Jahre sind: Tasaki-Kunstmuseum, Karuizawa, 1986; Kenju-Park-Forsthaus, Nakaniida, 1987; Josei-Grundschule, Naha, 1987; Yamato International, Tokio, 1987; Städtisches Museum Iida, 1988.

Zu beiden Ausstellungen sind Kataloge erschienen: «SD-Review 1988», Space Design, Kajima Institute Publishing Co. Ltd., Tokio und ETH Zürich, Institut gta, 1988, und «Grenzen», Japanisches Kulturinstitut, Universitätsstrasse 98, D-5000 Köln 1. CS



Stadtpyramide Atlantis: Léon Krier zeigt, was wir alles verloren haben.

Gestörter Friede

Zum Nachdenken provozierend: Léon Kriers Entwurf zur Kunst-Stadt Atlantis im Architektur-Forum Zürich.

Das Anliegen des Stuttgarter Galestenehepaars Helga und Hans-Jürgen Müller ist nur zu berechtigt: «unsern Erdteil vor der Selbsterstörung bewahren». In einem «urbanen Bauhaus im Geiste der Antike», entworfen von Léon Krier, sollen Wissenschaftler, Macher und Künstler gemeinsam über Wege zu diesem Ziel nachdenken.

Léon Krier hat das dazu nötige Hotel + Sommeruniversität + Künstlerkolonie + Museum + Kirche + Energieversorgung für ein Baugebiet auf der Insel Teneriffa entworfen. Es ist ein Kulturkongresszentrum, aber keine Stadt. Sein Name ist Atlantis.

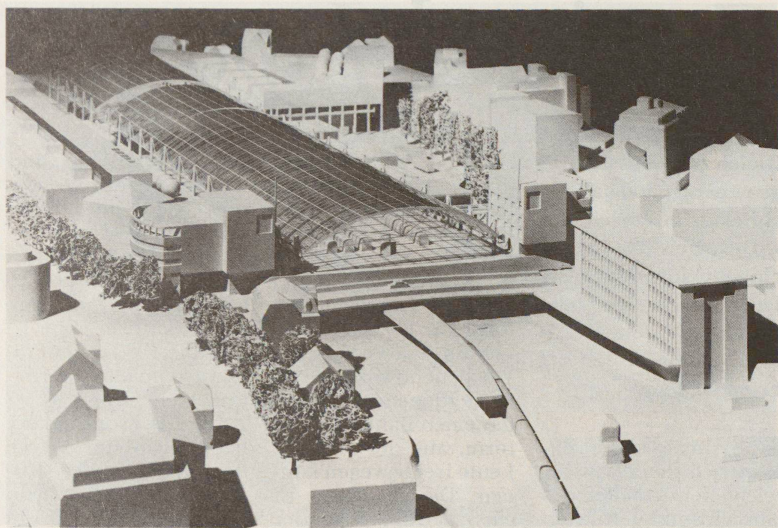
Dazu vier Feststellungen: Stünde erstens dieser Baukomplex schon seit Hadrians Zeiten, so wären wir alle hungerig. Léon Krier betreibt zweitens nicht Stadtplanung, sondern Stadtbaukunst. Sein Programm heisst «Lebendige städtebauliche Raumbildung». Wir sollten, bevor wir uns an der Architektursprache stossen, zuerst einmal «Atlantis» als Komposition von Terrassen und Ausblicken und als Raumfolge betrachten. Wir haben in den letzten Jahren kaum eine Promenade architecturale mehr gesehen, die Kriers Entwurf an Erlebnisdichte und Raumerfindung gleichkommt.

Drittens das Formen-vokabular. Klassik in welchem Sinn? Musterhaft, vorbildlich oder gar vollendet? Oder in der apostolischen Sukzession der Kette von Palladio bis Ostendorf ein neues Glied. Jedenfalls sind Léon Kriers Formen nicht aus dem Geiste der fünf Ordnungen geboren. Sie sind ein mediterraner Verschnitt.

Doch sollten wir viertens im Verurteilen nicht zu schnell sein. Denn ich verstehe das Projekt Atlantis als einen Beitrag zur Architekturkritik. Mit der künstlichen vorindustriellen Stadt führt uns Krier vor, was wir alles verloren haben. Wir werden uns bewusst, welche Ungeheuerlichkeiten wir mit Schulterzucken täglich hinnehmen. Als Gegenbild der «klassischen» Stadt erblicken wir die Hässlichkeit der unsern. Die grösste Kraft in der Unternehmung Atlantis ist die Weigerung, die heutigen Zustände für normal zu halten, das Beharren auf dem Schönheitsanspruch.

Selbstverständlich gäbe es noch andere Gegenbilder. Doch sollten wir es uns nicht zu einfach machen und die Formen verurteilen, um damit die Absichten zu verdrängen. Hans-Jürgen Müller ist ein Störenfried. Mit seinem Projekt stellte er Fragen, denen wir täglich ausweichen. Die Selbsterstörung unseres Erdteils ist eine Tatsache. Entscheidend ist, ob Atlantis dazu beitragen kann, die Katastrophe abzuwenden. LR

Zur Ausstellung ist ein Katalog mit einem Einführungstext von Maurice Culot erschienen: «Léon Krier - Atlantis», Edition Boga, Zürich 1989, Fr. 15.-.



Eines von sechs prämierten Projekten: der Bahnhof Chur, dessen mächtige Glaskuppel freie Rundschau erlaubt.

FOTO: RICHARD BROSI

Bahnhöfe im Umbau

Sechs prämierte Bahnhofprojekte im Architektur-Forum Zürich – Luzern, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Nyon, Chur: eine Auswahl aus den zurzeit laufenden SBB-Wettbewerben.

Das frühe Reiseerlebnis und dessen Reiz, mit dem Bahnhof als erster Station eine neue Welt zu betreten, kann der heutige Zugfahrer kaum mehr nachvollziehen: Die vom aufbrechenden Industriezeitalter gebauten «Heiligen Hallen der Eisenbahn» sind meist nur unterirdisch zu erreichen, vorbei an «Shop-Villes», ausgerichtet auf ein Heer von Pendlern.

Den veränderten Ansprüchen an die alten Stationen soll mit Neu-, Um- und Erweiterungsbauten der bestehenden Bahnhöfe Genüge getan werden.

Herausforderung

Die zentrale Stellung, die die meisten dieser Gebäude heute im städtischen Gefüge einnehmen, macht solche Bauaufgaben zu neuen Herausforderungen für Architekten und Stadtplaner. Die SBB tragen diesem Umstand Rechnung – und schlagen

damit den Bogen zu ihrer eigenen Frühzeit, indem sie für die einzelnen Bauvorhaben wieder vermehrt Wettbewerbe ausschreiben.

Aus den zurzeit laufenden SBB-Wettbewerben zeigte das Architektur-Forum Zürich eine Auswahl von sechs prämierten Bahnhofprojekten: Luzern, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Nyon und Chur. Die Beispiele machen deutlich, dass die SBB trotz der teilweise neuen Nutzungsbestimmungen an den Grundsätzen ihrer Architekturtradition festhalten: einfache, zweckgebundene Bauweise; Bahnhallen, die den Gesamtbau bestimmen; Nüchternheit der Ausstattung; «Turmfeindlichkeit» im Bereich des Bahngeländes.

Der baulich am weitesten fortgeschrittene Bahnhof Luzern wird als einer der letzten in der Schweiz weiterhin als reiner Kopfbahnhof bestehen; ein Portalbogen bleibt von dessen alter Bausubstanz – quasi als Reminiszenz an eine vergangene Eisenbahn-epoche. In Chur soll eine mächtige Glaskuppel dem Reisenden den Blick auf die Bündner Berge freigeben. Nyon erhält einen völlig neuen Bahnhof mit «Centre administratif», Wohnungen und einem

«Parc public». In Thun wird der Vorplatz neu gestaltet und genutzt, wobei hier in einer Überarbeitung des Projekts von 1981 ein halbrunder, vorgelagerter Gebäudeteil auf dem entstehenden Bahnhofplatz einen ursprünglich dort geplanten Turm ersetzt. Ebenso wie in Thun sind auch für St. Gallen und Schaffhausen keine neuen Aufnahmegebäude vorgesehen: Ausgefüllt werden hier die Gelände «hinter den Geleisen».

Neue Funktion

Diese räumlichen Erweiterungen dienen nicht nur den SBB: Allen voran erhalten die PTT mehr Platz; daneben werden Wohnungen und Büroräume geschaffen.

Dass moderne Bahnhöfe noch weitere Funktionen zu erfüllen haben, als bloss an- und abfahrende Züge und Reisende vorübergehend zu versammeln, wurde spätestens seit dem «klossalen» HB-Südwest bewusst: Zu Dienstleistungs- und Konsumzentren profaniert, sind sie Ausdrucksträger einer individualistischen Gesellschaft, die ihren wahren Götzen im Automobil sucht und findet.

PATRICIA GRZONKA

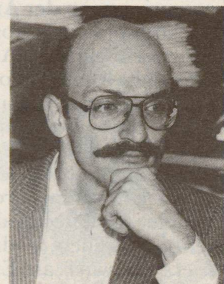
Sumpfblieten

Lug und Trug vermuten Neuanleger in Immobilienfonds. Bereits steigen erste Prozesse, und im Parlament fordert Nationalrat Maximilian Reimann hartes Durchgreifen von den Banküberwachungsbehörden. Aber der wirklich Geprellte schweigt vorderhand noch. Doch der Reihe nach: Immobilienfonds sammeln das Geld von Anlegern,

um es in Häusern und Grundstücken anzulegen. Mit der Zeit nehmen deren Werte rasch zu, und begreiflicherweise wollen neue Anleger miteinsteigen. Die Fondsleitungen – meist bankennahe – geben daher neue Anteilscheine aus, deren Preis die Gemüter erregt. Denn die Kurse der meisten Fondsanteile sind den auf dem überhitzten Markt tatsächlich erzielbaren Preisen der Liegenschaften nicht gefolgt, so dass der Neuanleger zu billig einsteigen kann und die Altanleger ihre Substanz verwässert sehen. Die Banken lieben diese Neuausgaben allerdings sehr, denn sie kassieren bis zu 5 Prozent dabei. Der Ausgabepreis hätte sich zwar nach dem Verkehrswert zu richten, den die Liegenschaften pro Anteilsschein verkörpern. Der Fonds müsste diesen Wert laufend neu schätzen lassen und dann anwenden. Dass dies nicht genügend geschieht, zeigte kürzlich ein liquidiertes Fonds, dessen Schlusszahlung etwa 40 Prozent über dem Kurs lag. Muss also den Fondsleitungen, den Revisionsstellen, den Schätzern eingehetzt werden, und alles wird wieder gut?

Ich glaube nicht. Denn an der ganzen Kette von Anlegern, Fonds und Liegenschaften hängen noch andere Leute – die Mieter. Wenn die Leitung zur Kursfestsetzung eines Liegenschaftensfonds mathematisch und marktmässig präzise vorgeht, kauft sich zwar der Neuanleger zu den richtigen, unverwässerten Preisen in den Fonds ein, und der Altanleger schnauft auf. Aber nach einigen Aufwertungsrounden des Ausgabekurses in diesen hektischen Zeiten wird der Neuanleger dann plötzlich stutzig, wenn er die Rendite besieht. Aus den Mieteinnahmen, die im Landesdurchschnitt knapp 3 Prozent jährlich steigen, lassen sich die heutigen Auszahlungen der Fonds von 5 Prozent und mehr nicht halten, wenn der Ausgabepreis jährlich 10, 15 oder 25 Prozent ansteigt. Dem Fonds bleiben zwei Wege: entweder die Emissionen einzustellen, weil bei zu tiefen Renditen die Anteile nicht mehr verkäuflich sind, oder die rasche Aufwertung der Verkehrswerte mit den Mieten nachzuholen. Eine rasante Welle von Mietzinsaufschlägen in den Zehntausenden von Fondswohnungen wird die Folge sein. An diese Leute haben die cleveren Geschäftswälte, der umtriebige Nationalrat und die Rufer nach Recht und Ordnung nicht gedacht. Ihre Debatte, ob das Immobilienfondssystem gangbar oder eine Fehlkonstruktion sei, kann aus Mietersicht klar beantwortet werden: Fehlkonstruktion!

BEAT KAPPELER



BEAT KAPPELER ist Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB).