

HÖRMANN

PORTAL 08

PORTAL 08
OKTOBER 2006

DIE ARCHITEKTEN-INFORMATION
VON HÖRMANN



Wohnbauten

Projekte von brunsarchitekten; homuth + partner
architekten; Drost + van Veen Architecten und
Kijo Rokkaku Architect & Associates

INHALT

3

EDITORIAL

4 / 5 / 6 / 7

IM WENDEKREIS DES AUTOS

Eine Geschichte von Faszination und schlechtem Gewissen, Technikbegeisterung und Skepsis: Wie die Entwicklung des Automobils die Architektur des 20. Jahrhunderts beeinflusste.

Autor: Dr. Herbert Keck, Wien

8 / 9 / 10 / 11 / 12 / 13

5-METER-HAUS IN BIELEFELD

Die Maße des Anbaus an ein 60er-Jahre-Haus waren vom Bebauungsplan vorgegeben. So entwarfen brunsarchitekten das Wohnhaus eines Ehepaars als schmale Scheibe mit skulpturaler Qualität.

Entwurf: brunsarchitekten, Bielefeld

14 / 15 / 16 / 17 / 18 / 19

EINFAMILIENHAUS IN LEIPZIG-CONNEWITZ

Die Villa im Grünen: 80 Meter von der nächsten Straße entfernt entstand das Wohnhaus eines Leipziger Architekten. Seine Holzverkleidung passt es mustergültig in die üppige Vegetation ringsum ein.

Entwurf: homuth + partner architekten, München / Leipzig

20 / 21 / 22 / 23 / 24 / 25

WOHNSIEDLUNG SWANLA-CATSBURG IN ZEVENHUIZEN

Die Mischung macht's: Swanla-Catsburg vereint nicht nur Reihenhäuser und Geschosswohnungen in zwei abwechslungsreichen Baublocks, sondern auch Angehörige vieler sozialer Schichten

Entwurf: Drost + van Veen Architects, Rotterdam

26 / 27 / 28 / 29

LUXURIANT CITY IN BEIJING

Von Wolken, Bergen und Wänden: Wie der japanische Architekt Kijo Rokkaku in Chinas aufstrebender Hauptstadt ein eigenes Wohnviertel für wohlhabende Kunden schuf

Entwurf: Kijo Rokkaku Architect & Associates, Tokio

30 / 31

HÖRMANN-UNTERNEHMENSNACHRICHTEN

32 / 33

ARCHITEKTUR UND KUNST

Rebecca Wilton: „Saal“ / „Kaufhaus“

34 / 35

VORSCHAU / IMPRESSUM / HÖRMANN IM DIALOG



Martin J. Hörmann, Thomas J. Hörmann und Christoph Hörmann
Persönlich haftende Gesellschafter

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

in der aktuellen Ausgabe von PORTAL widmen wir uns einem Thema, das uns buchstäblich alle angeht: dem Wohnen. Im Grunde ist der Wohnbau heutiger Tage eine nie endende Fortsetzungsgeschichte: Sie beginnt mit der Idee des Architekten und wird von den Nutzern, die sich in dem von ihm geplanten Bauwerk einrichten, es umbauen, erweitern oder verkleinern, unterteilen und untervermieten, über Generationen hinweg fortgeschrieben. Dies wirft einerseits die ewig junge Frage auf, wie spezifisch Wohnbauten überhaupt sein sollten, wie sehr sie den Vorlieben eines einzigen Bauherrn folgen dürfen, und wie wandelbar Wohnarchitektur sein muss, um nachhaltig zu sein.

Andererseits macht es deutlich, dass ein Wohnhaus nicht nur ein Stück Architektur ist: Es spiegelt immer auch die Persönlichkeit des jeweiligen Bewohners wider. Wenn Sie PORTAL 08 aufmerksam lesen, werden Sie feststellen, dass auch die darin vorgestellten Architekturprojekte höchst unterschiedliche Charaktere verkörpern. Von der ruhig und doch zentrumsnah gelegenen „Villa im Grünen“ bis zur Großwohnanlage in der pulsierenden Metropole Beijing stellen wir Ihnen Bauten für alle Temperamente (und für beinahe jeden Geldbeutel) vor. Daneben haben wir uns in PORTAL 08 mit einem gerade für einen Hersteller von Garagentoren überaus spannenden Thema befasst: Wohin mit dem fahrba-

ren Untersatz? Wo bringen Haus- und Wohnungsbesitzer ihr Auto unter – am Straßenrand, in der quartierseigenen Tiefgarage, im Carport oder in der Garage am Haus? Herbert Keck von der Technischen Universität Wien, der seine Dissertation zum Thema „Architektur und Auto“ verfasst hat, berichtet in PORTAL, wie namhafte Architekten in den vergangenen 100 Jahren dieses Problems Herr geworden sind – und wie viele zugleich dem Zauber des Automobils erlegen sind.

In seinem Beitrag stellt der Autor implizit die Frage, ob das Auto nicht nur ein notwendiges Übel und architektonisch als solches zu behandeln ist. Hier sind wir als führender Tür- und Torhersteller natürlich anderer Meinung. Für unsere Haltung haben wir funktionale und gestalterische Argumente. Die funktionalen: Eine überwiegende Mehrheit aller Hausbesitzer wird Ihnen bestätigen, dass sie ihre Garage nicht missen möchte – nicht nur als Abstellraum für das Auto, sondern auch für all die Gerätschaften, die zum Unterhalt von Haus und Garten eben notwendig sind. Und die gestalterischen Argumente? Lesen Sie PORTAL 08 – Sie werden darin genug Beispiele finden, wie sich Garagen in erstklassige Wohnbauten integrieren lassen. Wenn also demnächst auch Sie bei Ihrem nächsten Entwurf vor einem „Garagenproblem“ stehen: Fragen Sie uns. Es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass es bald kein solches mehr ist.

Martin J. Hörmann

Thomas J. Hörmann

Christoph Hörmann

IM WENDEKREIS DES AUTOS: DAS AUTOMOBILE JAHRHUNDERT IN DER ARCHITEKTUR

Walter Gropius, Le Corbusier und Buckminster Fuller haben selbst welche entworfen. Andere Architekten und Stadtplaner mühten sich zeitlebens, es in die Schranken zu verweisen: Die Rede ist vom Auto, dem Fortschritts- und Wohlstandssymbol des 20. Jahrhunderts und dem bis heute wichtigsten Garanten für individuelle Mobilität. Welche Auswirkungen die Erfindung von Gottlieb Daimler auf die Architektur der letzten 100 Jahre gehabt hat, resümiert Dr. Herbert Keck von der Technischen Universität Wien in seinem Beitrag.

Autos sind nicht nur Fortbewegungsmittel, sondern auch Bestandteil des Wohnens. Das Auto ist vielleicht der intimste Wohnraum überhaupt. Inmitten der Öffentlichkeit gehört er ganz dem Insassen. Wahrscheinlich deckt der „Auto-raum“ ein archaisches Grund- und Sicherheitsbedürfnis ab. Er ist Blechkleid und Urhütte zugleich. Viel eindeutiger als beim Wohnen ist die Entscheidung für eine bestimmte Automarke eine kulturelle Status- und Rollendefinition. Jeder wohnt, aber ihre gesellschaftliche Position definieren viele mit der Markenwahl ihrer Autos.

Von seiner Erfindung an war das Automobil für die Architekten der Moderne eine starke Inspiration. Einige von ihnen versuchten sich sogar als Auto-Designer. So existiert unter anderem ein aus dem Jahr 1923 von Adolf Loos stammender Entwurf für einen Lancia, der etwas wie ein Militärfahrzeug aussieht, weil dieser offenbar übersehen hatte, dass dünnes Karosserieblech in alle Richtungen biegsam ist. Le Corbusier wiederum entwarf einen Kleinwagen mit Heckmotor, in der Form nicht unähnlich einem VW-Käfer, wobei Letzterer im Unterschied zu Le Corbusiers Auto wesentlich erfolgreicher war. Wenigstens einige Male gebaut wurde ein 1933 von Walter Gropius entworfenes Adler-Cabriolet, das gemäß dessen Grundsätzen aus der Funktion heraus entwickelt war. Insbesondere besaß es perfekt ausgeklügelte Liegesitze. Freilich nahm es sich etwas altertümlich aus, wenn man es mit dem etwa zur gleichen Zeit entstandenen Dymaxion Car des Konstrukteur-Architekten Richard

Buckminster Fuller vergleicht. Das Dymaxion Car war im Grunde die Adaption eines Flugzeugumpfes für den Straßenverkehr, hatte drei Räder, Heckmotor und eine kompromisslos aerodynamische Karosserie. Von einem Düsenantrieb hatte Fuller schließlich abgesehen. Bei keinem Architekten der Moderne manifestierte sich die Vorliebe für das Automobil jedoch auf derart tief greifende Weise wie bei Le Corbusier. Ständig verglich er Häuser mit Autos. Nicht nur postierte er auf Fotos oft Autos vor seinen Bauten, in „Vers un Architecture“ stellte er zeitgenössische Autos sogar griechischen Tempeln gegenüber. Seine Citrohan-Häuser tragen nicht zufällig in einem Wortspiel den Namen eines französischen Automobilproduzenten. Was Le Corbusier an Autos vor allem bewunderte, war der rationalisierte industrielle Fertigungsprozess, aus dem sie hervorgingen. Seine zur Ikone der modernen Architektur gewordene, 1931 entstandene Villa Savoye in der Nähe von Paris wurde zum ersten vom Automobil determinierten Bauwerk. Das sich ihr nähernde Auto fährt unter dem an drei Seiten zurückgesetzten Obergeschoss vor. Zwischen den Stützen und dem abgerundeten, verglasten Erdgeschoss ist gerade Platz für die Autozufahrt. Am Scheitelpunkt der Kurve liegt der Eingang. Die Insassen werden so an der Hauptachse des Hauses abgesetzt, bevor der Chauffeur den Wagen, der Kurve folgend, auf einem der drei offenen Garagenplätze, die diagonal angeordnet sind, abstellt. Der Wendekreis des Autos ergab die Dimensionen des Hauses. Die Unterbrin-

DR. HERBERT KECK
geboren 1957 in Wien

Architekturstudium an der TU Wien
Mitarbeit im Atelier Prof. Gieselmann
Universitätsassistent am Institut für
Wohnbau, TU Wien
Promotion mit Dissertationsthema
„Auto und Architektur“
Wissenschaftlicher Mitarbeiter am
Institut für Architektur und Entwerfen,
Abteilung für Wohnbau und Entwerfen,
TU Wien
Forschungsauftrag und Fachpublika-
tionen zum Thema Hotelbau
Mehrere prämierte Wettbewerbsprojek-
te gemeinsam mit Konrad Schermann
und Werner Stolfa

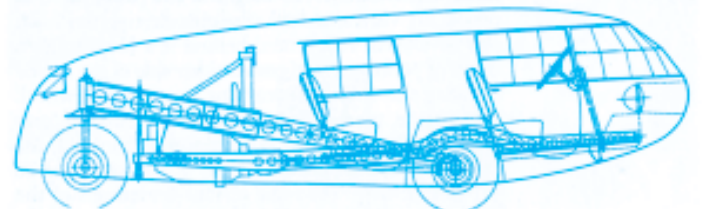
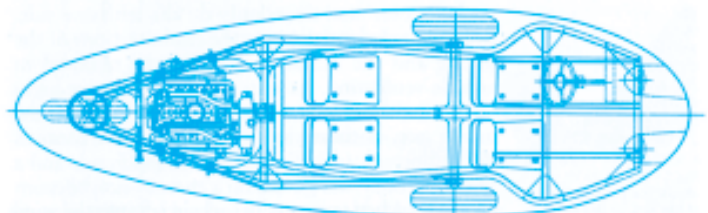
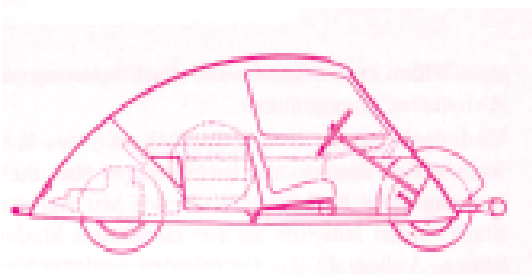
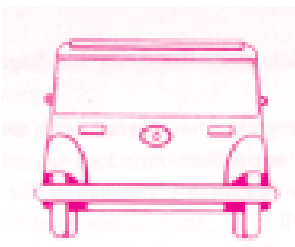


gung der Autos wurde freilich nur für Le Corbusiers begüterte Klientel zum Thema. Bei seinem Mehrfamilienwohnhaus in der Stuttgarter Weißenhofsiedlung war die Zeit noch nicht reif dafür. Eine Garage wurde ihm aus Kostengründen verweigert.

Die autogerechte Stadt: ein radikaler Fehlschlag?

Dass das Auto radikal die Stadt verändern würde, war Le Corbusier klar. So forderte er in seinem 1925 vorgelegten Plan Voisin, das gesamte Pariser Stadtzentrum bis auf wenige Sehenswürdigkeiten abzureißen und durch 200 Meter hohe Hochhäuser zu ersetzen, zwischen denen die Autos ungehindert durchfahren hätten können. Die Funktion der Straßen hätte sich vollständig gewandelt. Sie wären, zum reinen Verkehrsträger umfunktioniert, zu Vorläufern unserer Stadtautobahnen geworden. Die Straße über den Erdboden zu erheben, war auch Thema seiner anderen Stadtplanungen. Die Idee dazu holte er sich bei einem Besuch der von Giacomo Matte-Trucco 1923 entworfenen Fiat-Fabrik in Turin-Lingotto, auf deren Dach sich eine 500 Meter lange Renn- und Teststrecke befindet. Für Algier, Montevideo, Sao Paulo und Rio de Janeiro schlug er als Stahlbetongerüste konzipierte Viadukte vor, über die Stadtautobahnen geführt und in die Wohnungen hätten eingebaut werden sollen. Das Auto veränderte nicht nur die Grundlagen des Städtebaus und die Produktionsbedingungen von Architektur, es

war auch Initiator neuartiger Gebäudetypen: Zu seiner Versorgung benötigte es Tankstellen, deren riesige Dächer bald das Landschaftsbild prägten. In Symbiose mit dem Hotel entstanden Motels, bei denen der Gast mit dem Auto bis zur Zimmertür gelangen konnte. Um aus dem Auto erst gar nicht aussteigen zu müssen, tauchten vor allem in den USA Drive-In-Restaurants, -Banken, -Kinos, ja sogar -Kirchen auf. Zu seiner eigenen Unterbringung mussten natürlich Parkgaragen gebaut werden – eigene Häuser für Autos. Während die alten Stadtkerne Europas in einem permanenten Dauerclinch mit dem Automobil stecken und nur durch immer neue „Notverordnungen“ (Fahrverbote, Kurzparkzonen, Citymaut etc.) des ungeliebten Störenfriedes Herr zu werden versuchen, setzte sich das Auto in den neuen Stadtplanungsgebieten an den Stadträndern als alleiniges Maß aller Planungen durch. Das Auto förderte die flächige Ausdehnung der Städte, die Besiedlung riesiger Einfamilienhausgebiete, die Zersiedelung der Landschaft. Schon 1933 wurde die von Clarence Stein und Henry Wright geplante Gartenstadt Radburn als erste „Gartenstadt des Automobilzeitalters“ fertig gestellt. Das dabei angewandte Prinzip des kammartigen Ineinandergreifens von Stichstraßen für Autos und Fußgänger übernahm Hans Bernhard Reichow in seiner „Autogerechten Stadt“ aus den 1950er-Jahren. Doch wohin mit dem „ruhenden Verkehr“? Einmal abgestellt, hat das Auto jeden Reiz an Mobilität verloren, steht nur noch



Vorige Seite: Zwei frühe Architekten-Entwürfe für Autos: Le Corbusiers Vision eines Kleinwagens (in Magenta) und Richard Buckminster Fullers „Dymaxion Car (in Blau)

Unten: Das Case Study House No. 21 von Pierre Koenig (links) bot freien Blick vom Essplatz auf das Auto des Bauherren. Das Projekt „Roof Road NT“ von NL Architects (rechts) sieht Parkflächen auf den Dächern der Wohnbauten vor.



herum und benötigt Platz, und den nicht zu knapp, wenn man Zu- und Abfahrten hinzurechnet. Für den Wohnbau stehen grundsätzlich je nach Lage und Situation oberirdische Stellplätze, eingeschossige Garagen, halbversenkte Parkpaletten, Tiefgaragen oder mehrgeschossige Parkhäuser zur Auswahl. Einfamilienhausbesitzer lassen sich meist Garagen oder offene Carports errichten. Letztere finden in Europa jedoch noch immer wenig Anklang. Fast durchweg Häuser mit Carports umfasste dagegen das Case Study House Programme, das in den 1950er-Jahren in den USA eine faszinierende Serie von Experimentalhäusern hervorgebracht hat. Eine so starke Nahebeziehung zum parkenden Auto wie im 1958 entstandenen Case Study House No.21 von Pierre Koenig, in dem es vom Essplatz aus durch raumhohe Fenster betrachtet werden kann, war jedoch auch hier selten. Schwierig wird es, wenn Garagen in Reihenhäuser eingebaut werden sollen. Durch deren geringe Breite geht dabei fast das halbe Erdgeschoss verloren. Bei den von Mart Stam 1937 entworfenen „Drive-in-Woningen“ in Amsterdam blieb lediglich ein „Gartenzimmer“ übrig. Das 1. Obergeschoss musste eine extra Freitreppe bekommen, um überhaupt noch direkt mit dem Garten in Kontakt treten zu können. Bei der Planung von Siedlungen stellt sich die Frage, wie lang die Wege zwischen Parkplatz und Haus sein dürfen, die den Bewohnern zuzumuten sind. Grundsätzlich kann der Planer die Wahl entweder periphere Sammelparkplätze oder -garagen vorsehen, die von allen Häusern mehr oder weni-

ger weit entfernt liegen, oder er entscheidet sich dafür, die Autos in die Anlage hineinfahren zu lassen und muss Parkmöglichkeiten direkt in den oder im Nahbereich der Häuser einplanen. In beiden Fällen sind jedoch für die Feuerwehr befestigte Fahrstraßen zu den Häusern notwendig.

Das Auto als entwurfsbestimmender Faktor

Ein Weg aus dem Dilemma scheint im seit 2001 entwickelten Projekt Roof Road NT von NL Architects gefunden worden zu sein. Wie schon zuvor bei Le Corbusiers Stadtplanungsprojekten für Algier und einer aus dem England der 1960er-Jahre stammenden Studie von G.A.Jellicoe mit dem vielsagenden Titel „Motopia“ werden Straße und Parkplätze auch bei dieser Reihenhausanlage auf das Dach verlagert. Dadurch lassen sich bis zu einem Drittel der Gesamtfläche einsparen. Lediglich notwendige Rampen kommen zur bebauten Fläche hinzu. Über die hinzugewonnenen Freiflächen kann frei verfügt werden.

In dicht bebauten Städten wird die Sache schwieriger. Die meisten Stadtverwaltungen haben Bauordnungen erlassen, die zumindest einen Stellplatz pro Wohnung für Neubauten vorschreiben. Innerstädtische Lagen machen Tiefgaragen unter dem Haus meist unvermeidbar. Dabei die konstruktiven Erfordernisse beider Nutzungen aufeinander abzustimmen liegt am Geschick des Planers. Jean Nouvel löste dieses Problem bei seinem radikalen Wohnbauprojekt Nemausus in Nimes, 1987, indem er die Gebäude auf Stützen stellte

Drei Möglichkeiten, das Auto im oder unter dem Haus unterzubringen: In Bertrand Goldbergs „Marina City“ in Chicago (links) dienen die untersten 15 Geschosse als Parkebenen. Bei Jean Nouvels Projekt „Nemausus“ in Nîmes (Mitte) parken die Autos ebenso unter dem aufgeständerten Gebäude, beim Mini-Haus von Atelier Bow-wow in Tokio (rechts) unter einem auskragenden Erker.

und die Autos darunter offen stehen lässt. Die Parkebene ist dabei etwa um ein halbes Geschoss nach unten vertieft, so dass eine Art „Löwengrube“ entsteht, man jedoch von der Straße aus über die Dächer der Autos hinwegsehen kann und das Erdgeschoss dadurch optisch frei bleibt.

Das wohl spektakulärste Beispiel einer Integration von Parkplätzen ins Gebäude sind die beiden 1963 von Bertrand Goldberg entworfenen Wohnhochhäuser der Marina City in Chicago. 15 „Wendelgeschosse“ schrauben sich um die Aufzüge und Stiegen enthaltenden Kerne der beiden zylindrischen Wohntürme nach oben und nehmen jeweils bis zu 32 Stellplätze auf. Die Autos stehen in Senkrechtaufstellung und fahren im Gegenverkehr auf und ab. Zur Bedienung ist allerdings Personal erforderlich. Oberhalb der Parkebenen folgen eine Installationsebene und schließlich 40 Geschosse mit tortenstückartig angeordneten Wohnungen.

Angesichts zunehmender Umweltbelastungen durch den nach wie vor ungebremsten Individualverkehr werden Forderungen nach autofreiem Wohnen immer häufiger. Dies scheint jedoch nur bei einem gleichzeitigen Stadtumbau denkbar, angefangen von einem viel effizienteren öffentlichen Nahverkehr bis zur Wiederherstellung eines dezentralen Versorgungsnetzes. Die Mieter der 1999 am Stadtrand

von Wien von den Architekten Cornelia Schindler und Rudolf Szedenik geplanten „Autofreien Mustersiedlung“ verpflichteten sich nach vorangegangener Teilnahme an einem Partizipationsprozess, auf den Besitz und die Nutzung eines Autos zu verzichten. In diesem Projekt mussten Stellplätze nur im Verhältnis 1:10 errichtet werden, die dann als Car-Sharing-Station Verwendung fanden. Die frei gewordenen Mittel wurden für Gemeinschaftseinrichtungen und einen großzügigen Grünraum umgewidmet. Der so entstandene Mehrwert sollte den Verzicht auf das Auto erleichtern helfen. Es scheint an der Zeit zu sein, das Auto als das zu betrachten, was es letztendlich ist (nämlich ein notwendiges Übel), und ihm genau jenen Platz zuzuordnen, den es auch wirklich benötigt – nicht mehr und nicht weniger. Nach Extrembeispielen in beide Richtungen, wie der „Autofreien Mustersiedlung“ einerseits und dem Projekt Roof Road NT von NL Architects andererseits, wäre da nicht gerade das von Atelier Bow-wow 1998 geplante Mini Haus in einem Tokioter Vorort für einen entspannteren Umgang mit dem Thema Automobil richtungweisend? Es besitzt nämlich einen Erker, der genau jenen Vorsprung hat, unter dem der grüne Mini-Cooper des Besitzers Platz findet – nicht mehr und nicht weniger.



Foto: Atelier Bow-wow, Tokio

5-Meter-Haus in Bielefeld

Dass sich auch schwierige Bauvorgaben zum Vorteil nutzen lassen, bewiesen brunsarchitekten mit dem Neubau eines Einfamilienhauses in Bielefeld. Lediglich fünf Meter breit durfte das Gebäude im Stadtteil Gadderbaum werden. Die Architekten machten dieses Maß zum entwurfsentscheidenden Element und entwickelten einen dreigeschossigen, schmalen Riegel, der seinen Bewohnern durch seine Transparenz und Höhe weite Ausblicke in die Umgebung bietet.

Der Stadtbezirk Gadderbaum liegt südlich des Bielefelder Zentrums, eingebettet in die Höhenzüge des Teutoburger Waldes. Dort wo der „Bielefelder Pass“ viele Verkehrswege bündelt, liegt das flächenmäßig kleinste Viertel der Stadt, in dem gleich zwei der prominentesten Unternehmen Bielefelds ansässig sind: die Dr. Oetker-Gruppe mit ihrem Werksgelände direkt neben dem großen Güterbahnhof und die 1876 gegründeten v. Bodelschwingschen Anstalten im ebenfalls zu Gadderbaum gehörenden Ortsteil Bethel.

Hier, in einem ruhigen Wohngebiet am Rande des Stadtteils, hat der Architekt Heinrich Martin Bruns ein Wohnhaus für zwei Personen errichtet. Eingebettet in die Höhenzüge des Teutoburger Waldes, in fußläufiger Nähe des Naturparks Eggegebirge, liegt der skulpturale Baukörper, der sich an ein Haus aus den 60er-Jahren angliedert. Ein fünf Meter breiter, dreigeschossiger Gebäuderiegel mit einer Länge von etwa 14 Metern schiebt sich quer zur Straße in den Hang. In einer Umgebung, die von zweigeschossigen, satteldachgedeckten Wohnhäusern geprägt ist, wirkt der Anbau wie ein Fremdkörper. Die schmale bebaubare Grundstücksfläche und die Einhaltung der gebotenen Abstandsflächen zur Grundstücksgrenze zwangen die Architekten zu der ungewöhnlichen Form des Neubaus. Fensteröffnungen unterschiedlicher Form gliedern den weißen, schlichten Baukörper: Schmale Fensterschlitze belichten den Eingangsbereich und das Treppenhaus, großformatige Fenster die Aufenthaltsbereiche. Mit einer Eckverglasung öffnet sich das Gebäude Richtung Südwesten zur Straße und erlaubt Nachbarn und Passanten einen großzügigen Blick in sein Innenleben. Seitlich

schließt sich eine Garage an, deren Dachfläche dem Obergeschoss als Terrasse dient. Den einzigen farbigen Akzent in der weiß verputzten Fassade bildet die rote Eingangstür, die ins ebenerdige Keller- und Eingangsgeschoss führt. Über eine einläufige, gerade Treppe entlang der Außenwand gelangt man in die oberen Geschosse. Fließende Raumübergänge vermitteln trotz des schmalen Grundrisses Offenheit. Im Obergeschoss befindet sich der Wohnbereich mit Küche. Der hinter der Glasfassade liegende, zweigeschossige Essbereich bildet das extrovertierte Zentrum des häuslichen Lebens. Von hier aus bieten sich zahlreiche Sichtbezüge innerhalb des Gebäudes. Aus dem Obergeschoss ragt der orange-rote Kubus des Badezimmers in den Luftraum. Eine Teilverglasung ermöglicht dem Benutzer einen Blick quer durch den Raum auf den Teutoburger Wald. Auch das Dachgeschoss folgt dem Thema der Transparenz: Von dem fast allseitig verglasten Schlafzimmer und der Dachterrasse aus kann man einen Panoramablick über die Hänge des Mittelgebirgszugs genießen.

Eine anthrazitfarbene Wandscheibe trennt die Treppe vom restlichen Innenraum und unterteilt so zwischen Erschließungs- und Wohnbereich. Die Fensterschlitze der Fassade kehren als Einschnitte in der Wand wieder. Geschickt wurden hier hinter den Schnittflächen aus Glas Leuchten integriert, die die Treppenläufe indirekt beleuchten. Die Fensterlaibungen hingegen sind in einem satten Rot-Orange gestrichen, das die plastische Erscheinung des Baukörpers betont. Eine besondere Note erhält der Innenraum durch die Treppenläufe aus feuerverzinktem Tränenstahlblech, die mit ihrem industriellen Charakter im Kontrast zum dunklen Nussbaumparkett des Bodens stehen.

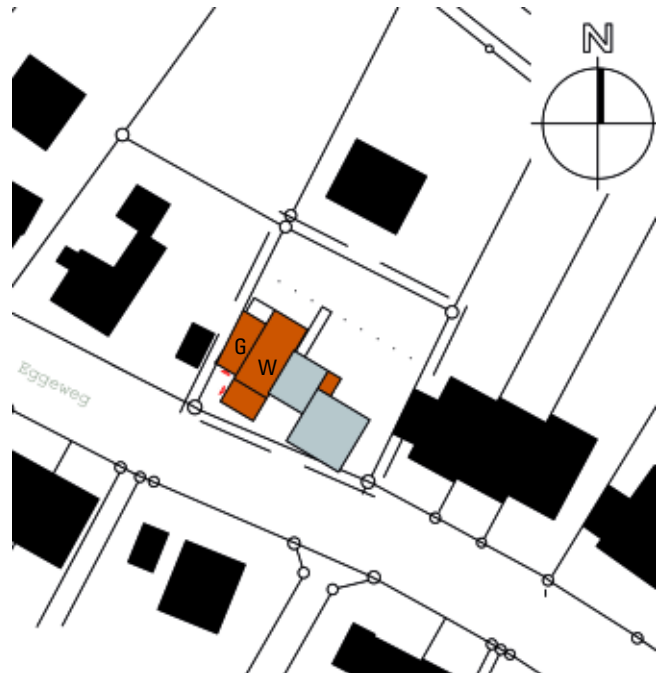


Auch zum Hang hin öffnet sich das Wohnhaus mit einer großen Eckverglasung. Eine Mauer schützt die Terrasse vor Einblicken.





Lageplan (oben; G= Garage; W=Wohnhaus)
Ein kräftiges Orange läßt das Badezimmer als plastischen Kubus hervortreten. (unten)



5-METER-HAUS IN BIELEFELD

Transparent und offen gestaltete Innenräume ermöglichen von allen Standorten im Haus Ausblicke in die Umgebung. (links)
Die Einschnitte in die Wandscheibe erscheinen wie Spiegelungen der Fensteröffnungen. In die Wandschlitzleuchten wurden Leuchten integriert. (rechts)



Grundriss Erdgeschoss (oben)
Grundriss 1. Obergeschoss (Mitte)
Längsschnitt (unten)

BAUHERR

Andrea Vinnemeier, Bielefeld
Klaus Brinkmann, Bielefeld

ENTWURF

brunsarchitekten, Bielefeld
Mitarbeit: Christoph Buschmeier

STANDORT

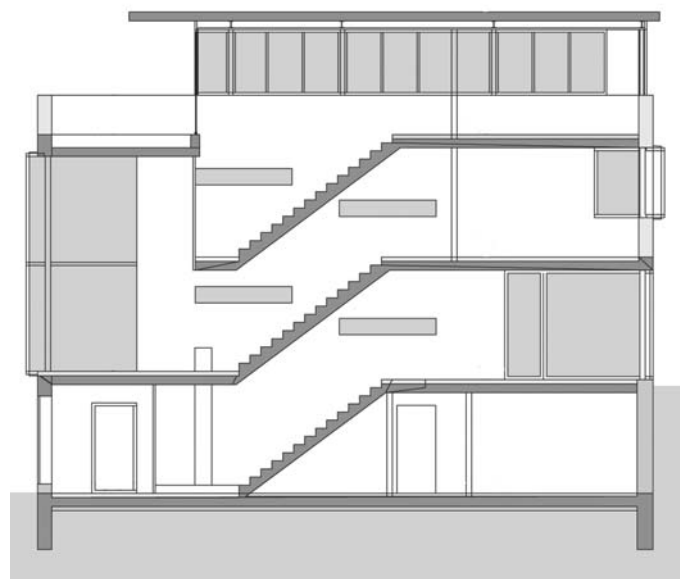
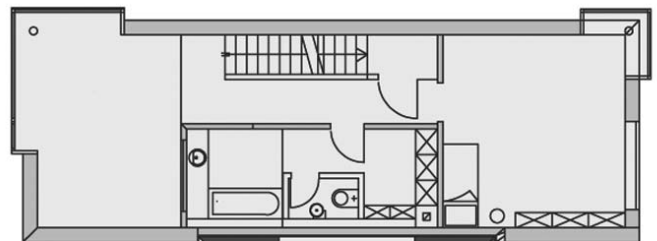
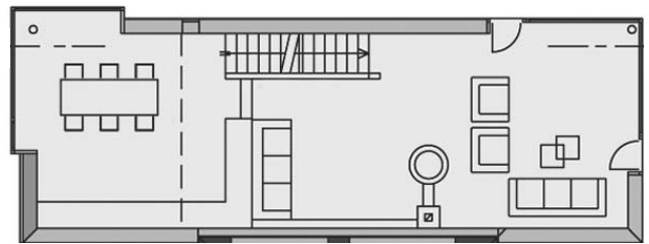
Eggeweg 117, Bielefeld-Gadderbaum

FOTOS

Thomas Jung, Malte Bruns

HÖRMANN-PRODUKTE

Berry-Schwinger Motiv 905 mit bau-
seitiger Füllung
Brandschutztüren T30



Einfamilienhaus in Leipzig-Connewitz

Mit einem Wohnhaus für sich und seine Familie verwirklichte ein Leipziger Architekt im Süden der Stadt eine moderne Villa. Klassisch ist der Aufbau, zeitgenössisch das Äußere des von hohen Bäumen gesäumten, auffällig braunroten Gebäudes. Von der Eingangsseite wirkt das rund 80 Meter von der Straße abgerückte Haus zunächst verschlossen. Der Familie öffnet es sich nach Süden: Ein zentraler Hof ist gleichzeitig Terrasse und Wohnzimmer, Innen- und Außenraum.

Wie kaum ein anderer Stadtteil Leipzigs hat sich Connewitz seit der Wende als beliebtes Wohn- und Ausgehviertel etabliert. Großzügige Grünanlagen, Kleingärten und der Wildpark wechseln mit Gründerzeitvillen und weiten, baumbestandenen Straßenzügen ab. Der Stadtteil liegt nur vier Kilometer südlich der Innenstadt und drei vom Naherholungsgebiet Cospudener See entfernt. Im Westen grenzt er an den Connewitzer Wald. Vor allem junge Leute, Familien und Studenten, suchen das dynamische Flair des Viertels, das mit der benachbarten Südvorstadt die höchste Dichte an Klubs und alternativen Kulturzentren Leipzigs aufweist.

Diese lebhaftige Mischung überzeugte auch den Architekten Peter Homuth. Das Grundstück für sein neues Wohnhaus, eine Parzelle am südwestlichen Rand des Stadtviertels, könnte verlockender nicht sein. Die Nachbarn – beeindruckende, historische Villen – stehen an der Straße Spalier, während sich die „Neue“ auf den rückwärtigen Teil des L-förmigen und 3.500 Quadratmeter großen Terrains zurückgezogen hat. Erst einmal unverbaut bleibt die Straßenfront. Nur ein großes Tor und der bereits zwischen den Bäumen hervorlugende Eingang mit Garage deuten auf die neuen Bewohner hin.

Ein gepflasterter, rund 80 Meter langer Weg leitet den Besucher durch das langgestreckte Grundstück. Nach wenigen Schritten schon kommt das eigentliche Haus zum Vorschein, ein zweigeschossiger, flachgedeckter und nicht unterkellertes Bau. Auffällig ist sein „Kleid“: Je nach Lichteinfall und Blickwinkel von Orange nach Rot changierend, ist die Hülle durchweg mit lasierten, unterschiedlich großen Furnierholzplatten gedeckt. In bewusst unregel-

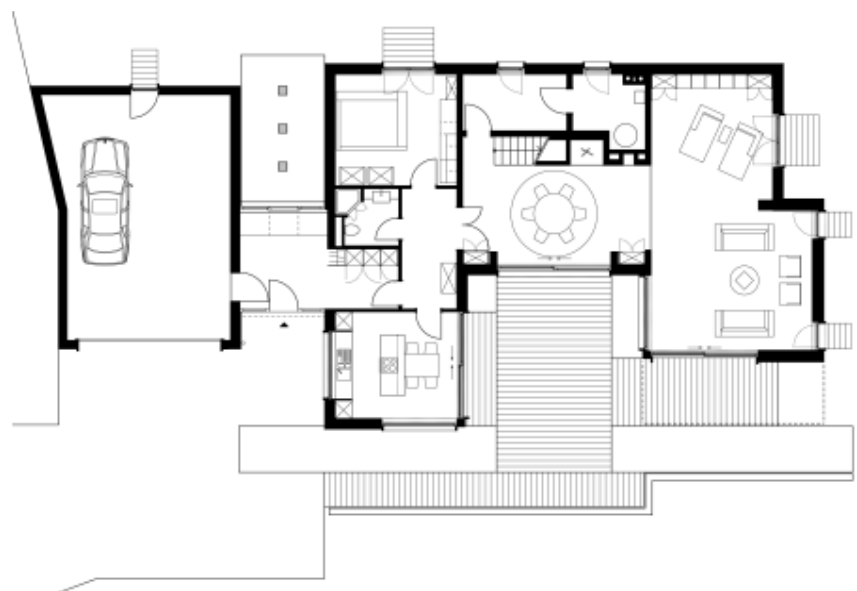
mäßigem Muster, von wenigen „zufällig“ platzierten Öffnungen durchschnitten, fügen sie sich schließlich zu einem kubischen, klassisch geformten Ganzen. So ist das Haus als zweiflügelige Anlage konzipiert. Mit großformatigen Fensterflächen gruppieren sich die wichtigsten Wohnräume um den zentralen, nach Süden ausgerichteten Innenhof: die Küche im westlichen Flügel, ihm gegenüber der Salon, der wiederum die gesamte östliche Fläche des Hauses einnimmt, und der Essbereich mit Luftraum in der Mitte. Der Übergang zu Terrasse und Garten ist fließend. Stehen die Fenstertüren offen, verschmelzen die drei Zonen miteinander. Der Hof wird zum erweiterten Wohnraum.

Auch das Obergeschoss ist um den zentralen Essbereich organisiert. Verbindendes Element ist die Galerie, welche die Rückzugsbereiche der Familie – vier Schlafzimmer, bewusst aufgeteilt in Eltern- und Kindertrakt – erschließt. Eine Zäsur bildet die Nische auf der Nordseite des Umgangs. Dieser von allen Familienmitgliedern genutzte Lese-, Spiel- und Arbeitsplatz wird durch ein auf Brüstungshöhe liegendes Fensterband belichtet. Alle Fensterlaibungen und Fensterbänke sind in anthrazitfarbenem Aluminium gehalten. In der Fassade treten die schmalen Rahmen ganz leicht aus der Flucht der Holzoberfläche hervor, um ein lebhaftes Schattenbild auf sie zu werfen. Auch das Attikaband, das sich dezent, fast unsichtbar, um alle Baumassen zieht, besteht aus Aluminium. Rot, Grau und Grün sind die vorherrschenden Farben. Das Hellgrau von Garagentor und Eingangstür nimmt die kühle Atmosphäre im Inneren vorweg. Weiß verputzte Wände, Schiefer, Glas und Edelstahl sind hier die dominierenden Materialien.



Lageplan (oben links)

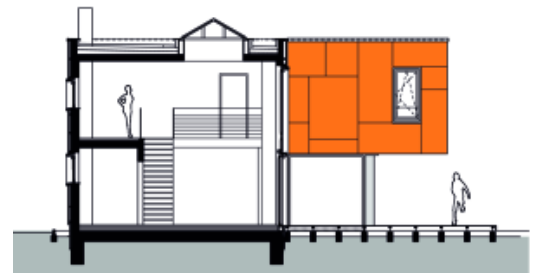
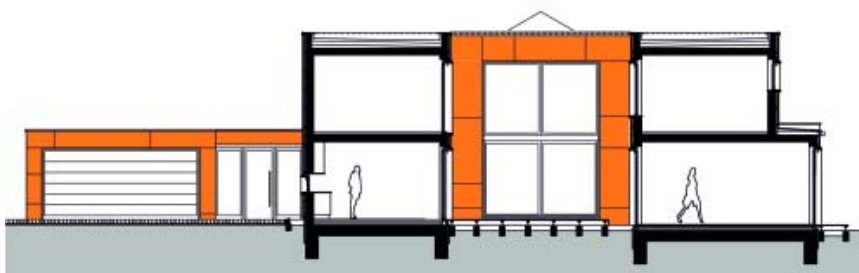
Die an den Außenseiten des Hauses eher geschlossene Fassade öffnet sich zum Innenhof über großzügige Glasflächen (oben rechts).
Grundriss Erdgeschoss (unten)



Die zweiflügelige Anlage thront gleich einer modernen Villa im geschützten hintersten Drittel des L-förmigen, baumbestandenen Grundstücks (oben).
Grundriss Obergeschoss (unten)



Der seitlich und von oben belichtete, zentrale Essraum bildet mit dem dreiseitig geschützten Hof eine räumliche Einheit (oben links).
Der stützenfreie Wohnraum befindet sich im Erdgeschoss des Ostflügels.
Großflächige Fenstertüren zu Garten und Terrasse verbinden ihn mit dem Außenraum (oben rechts).
Längs- und Querschnitt (unten)



BAUHERR
Asta Homuth

HÖRMANN-PRODUKTE
Garagen-Sectionaltor
EPU 40 M-Sicke und Nebentür

ENTWURF
homuth + partner architekten,
München / Leipzig, D

STANDORT
Leipzig-Connewitz, D

BAUKOSTEN
ca. 380.000 Euro

GESCHOSSFLÄCHE
ca. 350 m²

FOTOS
Stephan Falk / baubild / Hörmann KG

Das in Kirschbaum lasierte Furnierholz und das Anthrazitgrau von Attika und Laibungen bilden mit dem Hellgrau des Garagentors einen harmonischen Dreiklang.



Siedlung Swanla-Catsburg in Zevenhuizen, NL

Das Dorf Zevenhuizen-Moerkapelle im nördlichen Einzugsgebiet von Rotterdam ist um eine ungewöhnliche Siedlung reicher. Swanla-Catsburg, ein Entwurf der Rotterdamer Architekten Drost + van Veen, wird unterschiedlichsten Nutzerprofilen und -ansprüchen gerecht: Junge und Alte, Familien und Alleinstehende finden in der auf zwei „Inseln“ verteilten Anlage unterschiedlichste Wohnformen vor. Roter Backstein und schwarzer Schiefer halten das differenzierte Wohnpuzzle äußerlich zusammen.

Wenn Greetje M. vor ihre Haustür tritt, sieht sie die flache Polderlandschaft mit der nahen, von Bäumen gesäumten Gracht. Der gläserne offene, dreiseitige Laubengang, von dem aus sie die weite Sicht genießt, umfasst einen in der Mitte begrünten Hof. Manchmal spielen hier Kinder, obgleich die meisten, die in den Miet- und Eigentumswohnungen im südwestlichen Teil der Siedlung wohnen, Rentner oder Alleinstehende sind. Die Familien haben sich auf die Reihenhäuser konzentriert. Ein Kinderspielplatz zwischen den beiden „Siedlungsinseln“ deutet auf die jungen Bewohner von Swanla-Catsburg im holländischen Dorf Zevenhuizen-Moerkapelle hin.

Zevenhuizen ist ein etwa 10.000 Einwohner großer Ort rund 16 Kilometer im Einzugsgebiet nördlich von Rotterdam. Grachten und Gewächshäuser, Wiesen und Weiden charakterisieren die Umgebung der 2005 fertig gestellten Ortsrand-siedlung Swanla-Catsburg. Die Architekten Drost + van Veen nahmen auf die vom Menschen geformte Landschaft ringsum Bezug, indem sie typische Elemente der dörflichen niederländischen Architektur wie kleinformatige Dachziegel und rauen Backstein übernahmen. Zum anderen ist Swanla-Catsburg von einem hohen sozialen Anspruch getragen. Das neue Wohngebiet soll alle gesellschaftlichen Gruppen ansprechen; die der Gutverdienenden ebenso wie sozial schwächer gestellte Personen. Sie unter „ein Dach“ zu bringen, war nicht zuletzt das Anliegen der Woonpartners Middenholland als Auftraggeber. Sie investierten in die zwei Hektar große Anlage rund 11 Millionen Euro.

Drost + van Veen setzten den Anspruch auf soziale Durchmischung auf einfache, prägnante Weise um. Die Siedlung ist als Puzzle verschiedener Wohnformen – Miet- und Eigen-

tumswohnungen, Reihenhäuser und Maisonnette-Apartments – organisiert. Äußerlich lässt sich der Unterschied zwischen den 48 Häusern und den 41 Mieteinheiten jedoch kaum erkennen: Durchgängig sind der backsteinrote Sockel und die rund ein Meter vorspringende dunkle Schieferhaut, die sowohl Dach als auch Fassade bildet. Spielerisch lockern Vor- und Rücksprünge die Baumassen auf. Die Gebäudehöhe nimmt auf die Umgebung Bezug: Im Südwesten, Richtung Ortszentrum, bilden fünfgeschossige Mietshäuser die urban anmutende Eingangssituation zum Areal. Zur freien Landschaft und zur benachbarten Reihenhaussiedlung im Nordwesten hingegen bleibt Swanla-Catsburg niedrig. Flachgedeckte, zweigeschossige Kuben wechseln sich mit dreigeschossigen Pultdach-Häusern ab.

Was sich nach außen einheitlich darstellt, löst sich in den Höfen in private Parzellen auf. Dort besitzt jedes Haus einen eigenen abgeschlossenen Garten – auch Loggien finden sich hin und wieder, zum Hof oder zur Straße orientiert. Ein schmaler, von Remisen gesäumter Pfad führt mitten durch die kleinteilige Idylle und suggeriert das Ländliche, das in dieser städtischen Großform möglich ist.

Eine weitere Eigenschaft von Swanla ist die Gestaltungsfreiheit innerhalb der eigenen vier Wände: Der Innenausbau war bei der Planung bewusst auf das Nötigste beschränkt. Wie die Grundrisse sind die Bewohner für Veränderungen offen. Einer möchte im Laufe der Jahre sein Haus vergrößern und kann dann um ein weiteres Geschoss in Form eines Pultdachs aufstocken. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die ebenerdige Garage zu einem Zimmer auszubauen – vorausgesetzt, die siedlungseigenen Tiefgaragenplätze sind zu dem Zeitpunkt nicht vollständig belegt.



Die Innenhöfe spiegeln die Vielfalt der Wohnformen wider. Eine Holz-Glaskonstruktion trennt die Laubengänge der Miet- und Eigentumswohnungen im Süden der Anlage von der gemeinsam genutzten Grünfläche. Die Reihenhäuser besitzen private Gärten (oben). Lageplan (unten): Die einzelnen Wohnformen sind farblich differenziert dargestellt (grün: Miet- und Eigentumswohnungen, blau: Reihenhäuser mit und ohne Dachgeschoss, braun: Doppelhäuser, Eckhäuser).



Zu allen Seiten wird das Grundstück von Grachten begrenzt. Das einheitliche Klinkermauerwerk und die Schieferverkleidung vereinen das komplexe Puzzle unterschiedlicher Wohnformen zu einem Ganzen (oben). Dezent passt sich die Tiefgarageneinfahrt in die Sockelzone ein. Die darüberliegende Loggia nimmt die Breite des Zugangs auf (unten links). Die Erschließung des fünfgeschossigen, westlichen Gebäudeteils erfolgt über das zentrale Treppenhaus. Die Treppenfluchten sind gegeneinander versetzt, sodass sich immer neue Blickbeziehungen ergeben (unten rechts).



Der Straßenraum ist ausschließlich zur Anfahrt gedacht. Geparkt wird in der Tiefgarage, in Parkbuchten zwischen zwei Wohneinheiten oder in privaten, ebenerdigen Garagen.



Der rote Backstein des Sockels lugt immer wieder hinter der Schieferhaut hervor. Die Farbe der Schindeln korrespondiert mit den einheitlich anthrazitgrauen Fensterrahmen, Türen und Toren.

BAUHERR
Woonpartners Midden Holland

FOTOS
Stephan Falk / baubild / Hörmann KG

ENTWURF
Drost + van Veen Architecten,
Rotterdam, NL

HÖRMANN-PRODUKTE
Sectionaltor ALR 40 mit Schlupftür
Berry-Schwinger N80, Motiv 984
in RAL 7024

STANDORT
Zevenhuizen-Moerkapelle, NL

FERTIGSTELLUNG
2005

BAUKOSTEN
11 Mio. Euro

GESCHOSSFLÄCHE
11.680 m²



Luxuriant City in Beijing

Wer in China Erfolg haben will, muss auffallen: Auch der Wohnungsbau setzt im Werben um Käufer zunehmend auf starke, zeichenhafte Formen und kräftige Farben. Mit der „Luxuriant City“ im Westen von Beijing hat der japanische Architekt Kijo Rokkaku seinem Investor beides beschert – und die Landschaft durch üppig begrünte, wellenförmige Dächer zumindest ein Stück weit in die Stadt zurückgebracht.

Wie viele Menschen derzeit in der chinesischen Hauptstadt Beijing leben, weiß niemand so genau. Offizielle Statistiken der UN rechnen mit rund 11 Millionen Einwohnern und verzeichnen für die vergangenen Jahre nahezu ein Nullwachstum. Doch dies dürfte wie so oft nur die Hälfte der Wahrheit sein, wuchert doch auch Chinas Kapitale längst weit in ihr Umland hinein. Beeindruckender noch ist die wirtschaftliche Entwicklung Beijings: Zwar liegt das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen hinter dem der beiden „Boomtowns“ Shanghai und Guangzhou. Doch auch in Beijing hat sich längst eine Gesellschaftsschicht etabliert, die Ökonomen ganz ohne negative Untertöne als „newly rich“ (neureich) bezeichnen. Sie fährt Auto, kauft westliche Designermöbel und verfügt über ein Einkommen, das dem eines europäischen Arbeitnehmers entspricht – bei deutlich geringeren Lebenshaltungskosten. Eine Käuferschicht für das Großprojekt „Luxuriant City“ war in Beijing also durchaus vorhanden. Auf einem Areal von rund 58 Hektar Größe sind in den vergangenen fünf Jahren mehr als 4,4 Millionen Quadratmeter Wohnraum entstanden. Mit einer Geschossflächenzahl von 7,5 liegt die „Luxuriant City“ eher am unteren Rand des in Chinas Metropolen Üblichen, die Wohnungsgrößen von 90 bis 140 Quadratmetern Größe liegen dagegen deutlich über dem Landesdurchschnitt. Zum Vergleich: Noch vor wenigen Jahren hatte ein Einwohner Beijings durchschnittlich weniger als 10 Quadratmeter Wohnraum zur Verfügung. Das Areal, ein schmaler Streifen Land von 400 Metern Breite und mehr als einem Kilometer Länge, gehörte zu kaiserlicher Zeit zu den besten Obst- und Gemüsegärten der Hauptstadt. Heute hat die Stadtentwicklung das Gebiet längst überrollt, und nur der majestätische Ausblick auf die nahe gelegenen,

grünen Hügelketten ist geblieben. Östlich der „Luxuriant City“ rollt der vierte Autobahnring Beijings vorbei; im Westen schließt sich eine Grünanlage mit Golfplatz an. Somit war innerhalb der Siedlung in Bezug auf Lärmimmissionen und Landschaftsbezug ein deutliches West-Ost-Gefälle vorhanden, das sich nicht ganz zufällig auch mit den für das Areal zugelassenen Gebäudehöhen deckte. Kijo Rokkaku entwarf folgerichtig drei unterschiedliche, von Ost nach West gestaffelte Gebäudetypen: lange und hohe Scheibenhäuser („wall type“) im Osten, die als Lärmschutzwand zur Straße hin dienen; zu Clustern zusammengefasste Punkthochhäuser unterschiedlicher Höhe („mountain type“) im Zentrum und flachere, bis zu siebengeschossige Riegel („cloud type“), deren wellenförmige Dächer buchstäblich aus der Landschaft herauszuwachsen scheinen. Mit den „cloud types“ bedient Rokkaku nicht zuletzt das Bedürfnis der Investoren nach einem starken, Käufer anziehenden Bild: Die Dächer sind üppig begrünt und setzen, obgleich nicht öffentlich zugänglich, die Grünanlage im Westen zumindest optisch bis ins Zentrum der Siedlung fort. Die Bauweise der Häuser entspricht chinesischen Gepflogenheiten: Ihre Fassaden bestehen aus geschosshohen, vorgefertigten Stahlbetontafeln, die mit Putz, Naturstein und Fliesen verkleidet wurden. Für filigrane Details blieb dabei naturgemäß wenig Spielraum. Doch mit der farbenfrohen Gestaltung und der abwechslungsreichen Gliederung der Fassaden durch Vor- und Rücksprünge, Erker und eingezogene Loggien tritt Rokkaku den Beweis an, dass auch mit großindustrieller Bautechnik bewohnenswertere Ergebnisse erzielt werden können, als dies zu Zeiten des realsozialistischen Plattenbaus üblich war.



Nach den Planungen der Architekten sollten die grasbewachsenen Dächer der Wohnbauten für die Bewohner zugänglich sein. Aus Sicherheitsgründen wurde dieses Vorhaben jedoch fallen gelassen (Mitte). Die Nord- und Südsicht der Gebäude (unten) zeigen die drei unterschiedlichen Bautypen: „Wand“ (wall type), „Berg“ (mountain type) und „Wolke“ (cloud type; von Osten nach Westen).



BAUHERR
Yongtai Real Estate Development
Co., Ltd.

ENTWURF
Kijo Rokkaku Architect &
Associates, Tokio

STANDORT
Haidingqu Sijiqingxiang, Beijing

BAUZEIT
2001-2004

GRUNDSTÜCKSFLÄCHE
585 000 m²

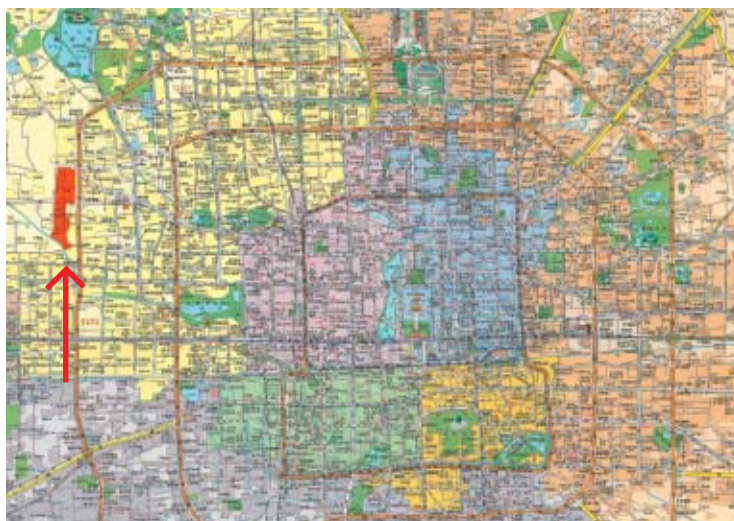
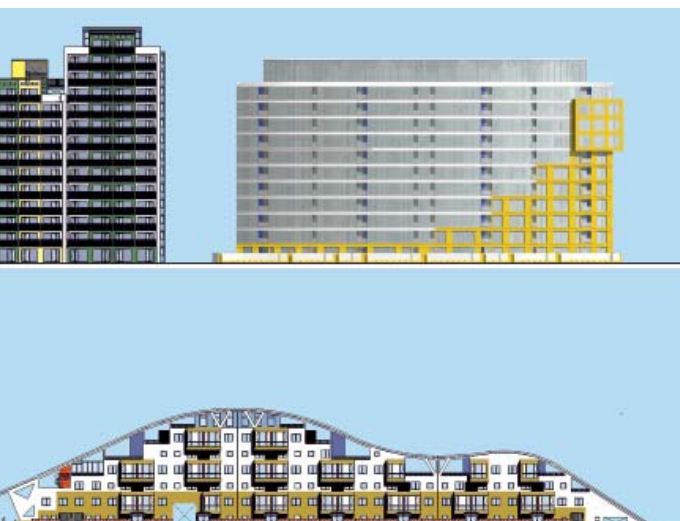
ÜBERBAUTE FLÄCHE
59 500 m²

GESAMT-WOHNFLÄCHE
4 441 000 m²

FOTOS
Kijo Rokkaku Architect & Associates,
Tokio

HÖRMANN-PRODUKTE
Wohnungsabschlusstüren
Feuerschutztüren HC 54

Für die „Wolken-Gebäude“ wurde die in China verbreitete Großtafelbauweise aus Stahlbeton gewählt (Mitte). Vor- und Rücksprünge sowie unterschiedliche Fassadenmaterialien gliedern die großen Bauvolumen. Stadtplan-Ausschnitt (rechts unten). Die „Luxuriant City“ liegt ganz im Westen der Stadt, jenseits des vierten Autobahnringes.



UNTERNEHMENS- NACHRICHTEN

1. Berry-Schwingtor

In jedem Hörmann Berry-Tor steckt die Erfahrung von über 50 Jahren Know-how im Bau von Garagentoren. Ein wahrer „Klassiker“ sind die Berry-Schwingtore, die in über 20 verschiedenen Motiven in Stahl und Holz und in mehr als 200 Farben nach RAL erhältlich sind. Als Berry-Design-Holztore sind die Schwingtore auch abgestimmt auf Hörmann Haustüren erhältlich. Mit dem Tortyp „Motiv 905“ bietet Hörmann Architekten darüber hinaus die Möglichkeit, Garagentore mit eigenen Füllungen zu gestalten. Besonders komfortabel sind Hörmann Garagentore als Automatic-Tore mit abgestimmten Torantrieb.



Das Berry-Schwingtor Motiv 905 ermöglicht individuelle Gestaltungsmöglichkeiten

2. Sectionaltore

Sectionaltore öffnen senkrecht und liegen platz sparend unter der Decke der Garage. Dadurch bieten sie maximalen Platz in und zum Parken vor der Garage. Hörmann bietet mit speziell für die hochwertige Architektur geeigneten Ausführungen Planern die Möglichkeit zu individueller Gestaltung, ohne auf die Vorzüge modernster Tortechnik verzichten zu müssen. Die seidenglatte „silkgain®“-Oberfläche verleiht den wärmegeprägten Toren in großflächiger Paneel- und gesickter Ausführung eine besonders klare Formensprache. Design-Sectionaltore mit abgestimmten Aluminium-Haustüren ermöglichen ein stimmiges Gesamtbild dieser die Fassade prägenden Bauelemente.



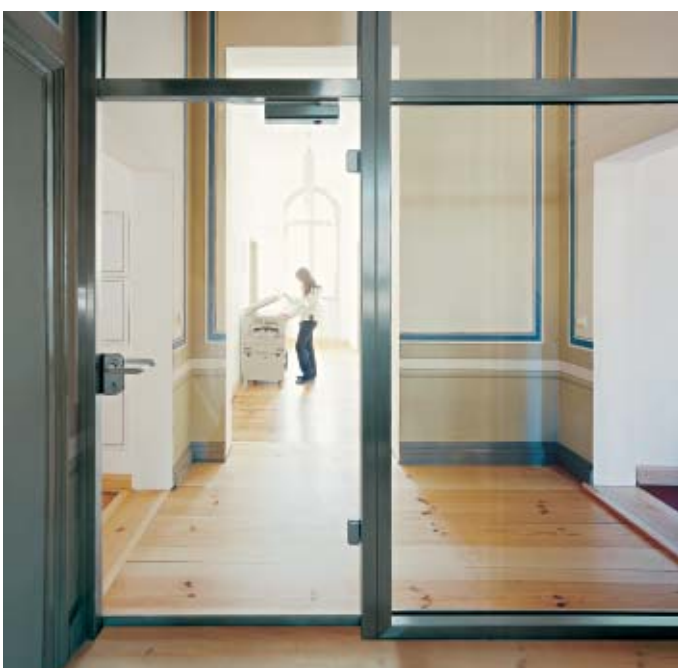
Garagen-Sectionaltor Motiv „L-Sicke“ mit „silkgain®“-Oberfläche und Haustürmotiv 693 AF



Haustür Motiv 65 AF mit Seitenteilen im Farbton CH 703 und Vordach Motiv 105

3. Aluminium-Haustüren und Vordächer

Über 300 Motive umfasst das Hörmann-Programm an Aluminium-Haustüren, auf Wunsch auch mit Seitenteilen und Oberlichtern. Die Türen sind hochwärmegeklämt und gewährleisten optimalen Einbruchschutz. Passende Vordächer ergänzen das Programm. Eine Besonderheit stellt das so genannte Schnellschuss-Programm dar, das mit nur 8 bis 13 Werktagen Lieferzeit nicht nur den „schnell entschlossenen“ Bauherren anspricht.



Ganzglas-Rauchschutztür mit Edelstahlzarge in einen Architekturbüro in Potsdam

4. Zargen aus Stahl und Edelstahl

Als Zargenspezialist realisiert Hörmann auch individuelle Lösungen für jede Situation am Bau. Das Hörmann-Programm für gefalzte und stumpfe Türblätter eröffnet Planern bereits einen großen Gestaltungsspielraum. Darüber hinaus liefert Hörmann die Zargen in Sonderfarben, mit speziellen Bandsystemen und Dämpfungsprofilen sowie mit zahlreichen Sonderausstattungen für Sicherheit und Komfort.

ARCHITEKTUR UND KUNST

REBECCA WILTON: SAAL / KAUFHAUS

Inmitten einer gänzlich leeren Kaufhausetage befindet sich eine verloren wirkende Frau. Scheinbar wartend, steht sie mit einer Einkaufstüte in der Hand auf dem noch zu erkennenden Weg durch die nicht mehr vorhandene Warenwelt. Verschwunden sind die bunten Versuchungen des Konsums. Der Ort ist nunmehr geprägt von Stille, Ordnung und Klarheit. Das Kaufhaus wird zur Bühne einer völlig offenen Geschichte.

Wie in der hier beschriebenen Szenerie des Bildes „Kaufhaus“ zeugen die Arbeiten Rebecca Wiltons oftmals von einer augenscheinlich vergangenen Zeit. Ihre großformatigen Fotografien erzählen von Orten kulturellen oder sozialen Lebens, die entweder verlassen wirken oder ihrer einstmaligen Funktion offensichtlich beraubt sind.

Ob der irritierenden Leere der Bilder erlangen sowohl der Raum als auch die Figur eine unmittel-

bare Präsenz. Die architektonische Aura des jeweiligen Ortes tritt in den Vordergrund, ohne die Idee seiner Funktionalität zu verschweigen. Auch wenn die Benutzung der abgebildeten Räume schon weit zurückliegen mag, so bleiben ihre Spuren allenthalben sichtbar.

Mittels der Inszenierung ihrer eigenen Person in den Bildern passt sich Rebecca Wilton dem ursprünglichen Kontext der Orte an. Durch die Anverwandlung eines entsprechenden Habitus scheint die Fotografin die Verlassenheit der Situation ignorieren zu wollen, verstärkt damit jedoch den Eindruck der vorherrschenden Leere. Die Frau im Kaufhaus wird vermeintlich zum gegenwärtigen Stellvertreter vormaliger Protagonisten. Sie steht im Bild, wie ein Verweis auf das Leben.

Thilo Scheffler



Rebecca Wilton
Saal, 2003, C-Print, 120 x 180 cm
Kaufhaus, 2003, C-Print, 120 x 180 cm



REBECCA WILTON

geboren 1979 in Berlin

1998-1999 fotojournalistische Tätigkeit in der
Agentur argum, München
1999 - 2006 Studium der Fotografie an der
Hochschule für Grafik und
Buchkunst Leipzig bei Prof. Timm
Rautert
2006 Arbeitsstipendium im Künstlerhaus
Schloss Plüschow

Ausstellungen (Auswahl):

2006 „Häuser und Paläste“, Dogenhaus
Galerie Leipzig
2005 „Leipzig Lens“ German Embassy
London, Glasgow School of Arts

„Rebecca Wilton: Photographie“,
Goethe Institut Lyon
„vina della casa #11“, HGB Leipzig
„50% Realität“, Kunstförderpreis der
Stadtwerke Leipzig/Halle,
Kunstraum B2, Leipzig
„Kalte Herzen“, Kunstbunker Tumulka,
München / Galerie Van Zoetendaal,
Amsterdam

Kontakt: Dogenhaus Galerie / Jochen Hempel
Spinnereistr. 7, Halle 4
D- 04179 Leipzig
Tel. 0341/960 00 54
Fax 0341/960 00 36
www.dogenhaus.de



VORSCHAU / IMPRESSUM

Thema der nächsten Ausgabe von PORTAL: Sonderausgabe zur BAU 2007 in München

Turnusgemäß im Zwei-Jahres-Rhythmus öffnet vom 15. bis 20. Januar 2007 wieder Europas größte Baumesse ihre Pforten. Die Veranstalter der BAU in München erwarten 2000 Aussteller aus 40 Ländern, die die komplette, 180.000 Quadratmeter große Ausstellungsfläche der 16 Messehallen in Anspruch nehmen dürften. Mit dabei als Aussteller ist die Hörmann KG. Die kommende Ausgabe von PORTAL steht daher ganz unter dem Thema BAU: Wir berichten über die Hörmann Produktneuheiten zur Messe, stellen aktuelle Architektur in München und Umgebung vor und geben Kultur- und Ausgetipps für die Zeit nach dem Messerundgang.

PORTAL 09 zeigt Architektur in und um München – hier: der neue Bürokomplex „Campeon“ der Infineon AG.



Foto: Infineon AG

HÖRMANN IM DIALOG

Bauen mit Hörmann – Ihr Projekt in PORTAL

Im Vier-Monats-Rhythmus berichtet PORTAL über aktuelle Architektur und über die Rahmenbedingungen, unter denen sie entsteht. Und wenn Sie möchten, erscheint PORTAL bald auch mit Ihren Projekten! Schicken Sie uns Ihre realisierten Bauten, in denen Hörmann Produkte verwendet wurden – als Kurzdokumentation mit Plänen und aussagekräftigen Fotografien, maximal im Maßstab A3, per Post oder per e-Mail an:

Hörmann KG Verkaufsgesellschaft, z.H. Ralf Biegert
Upheider Weg 94–98, D-33803 Steinhagen
r.biegert.vkg@hoermann.de

Unter allen Einsendern verlosen wir das Jahrbuch 2004/05 des Museums der bildenden Künste in Leipzig.

HERAUSGEBER

Hörmann KG Verkaufsgesellschaft
Postfach 1261
D-33792 Steinhagen
Upheider Weg 94–98
D-33803 Steinhagen
Telefon: (05204) 915-100
Telefax: (05204) 915-277
Internet: <http://www.hoermann.com>

REDAKTION

Dipl.-Ing. Ralf Biegert
Dr.-Ing. Dietmar Danner
Dipl.-Ing. Jakob Schoof
Dipl.-Ing. Katja Pfeiffer
Dipl.-Ing. Thomas Geuder

VERLAG

Gesellschaft für Knowhow-Transfer
in Architektur und Bauwesen mbH
Fasanenweg 18
D-70771 Leinfelden-Echterdingen

DRUCK

sachsendruck GmbH
Paul-Schneider-Straße 12
D-08252 Plauen

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Bilder und Manuskripte übernehmen Verlag und Redaktion keinerlei Gewähr.
Printed in Germany –
Imprimé en Allemagne.



Foto: Stehan Falk / baubild / Hörmann KG