

moderneREGIONAL



Rauf und runter (14/3)



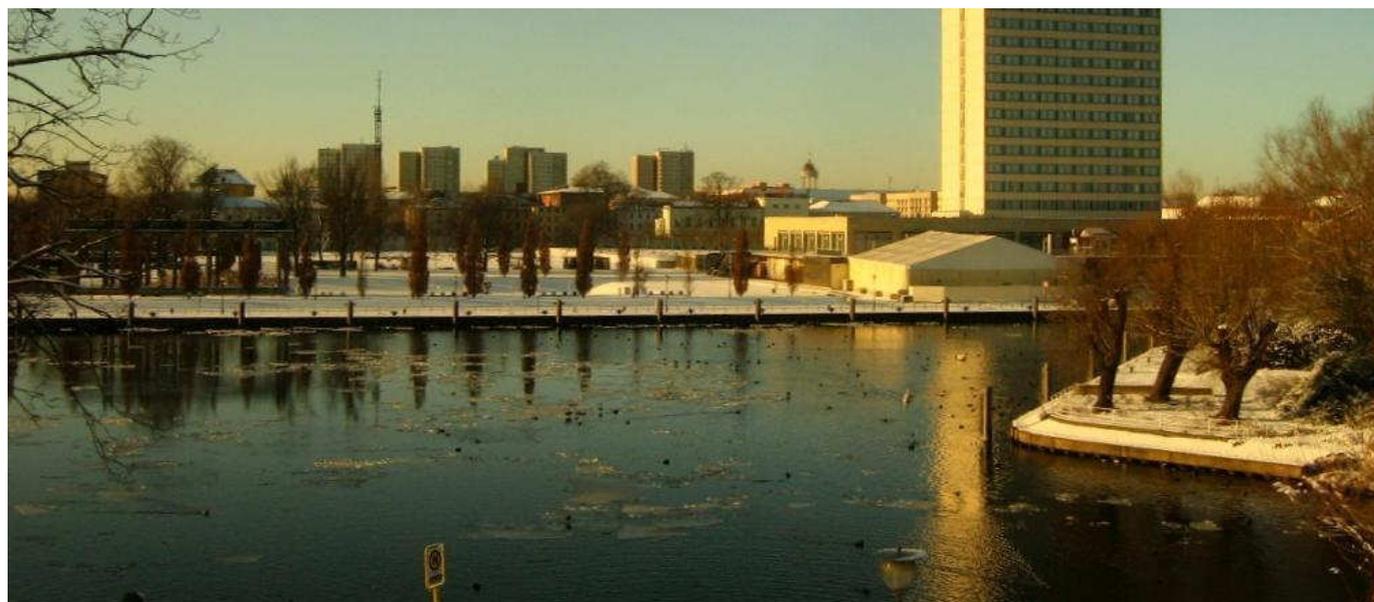
„Her flying red shoes“ (Bild: Faisal Akram)

Ohne sie geht gar nichts, zumindest nicht über das Erdgeschoss hinaus. Auch in der modernen Architektur ist die Treppe ein unverzichtbares, mehr als nur funktionales Bauteil. Die repräsentative Freitreppe der klassischen Moderne verkörpert ebenso wie das elegante Treppenhaus der Nachkriegszeit den Geist ihrer Bauzeit. Im 20. Jahrhundert eröffneten Gusseisen und (Stahl-)Beton für die Treppegestaltung neue Freiheiten. Und erst die Aufzugstechnik – vom Paternoster bis zum Fahrstuhl – machte den modernen Wolkenkratzer möglich.

Zum Thema „Rauf und Runter – Treppe, Fahrstuhl, Paternoster“ haben wir diesen Herbst eine Wundertüte zusammengestellt. Auf der Suche nach Artikeln erreichten uns so viele elegante, gute, anrührende Texte und Bilder, dass wir uns die schönsten davon aussuchen konnten: von den außergewöhnlichsten Lift-Literaturen über sehr persönliche Geschichten mit DDR-Aufzügen bis zum totgesagten Paternoster; von Aktenfördersystemen über Kunststoffgebilde bis zu stilvollen Wegen unter die Erde.



moderneREGIONAL



LEITARTIKEL: Promis im Paternoster

von **Jürgen Mayer** (Heft 14/3)



Mario Adorf (links) im Gespräch mit Jürgen Mayer im Kölner WDR-Paternoster (Bild: WDR 2)

„Hier rein?“, fragte der feine Herr. Im Foyer gingen augenblicklich die Köpfe herum. Alle erkannten den Mann schon an der markanten Stimme. Er hatte weißes Haar und trug einen eleganten Schal. Kurz dreht er sich um, lächelte höflich zu den Umstehenden, stieg in die nächste Kabine des Paternosters und begann dort, auf die Interview-Fragen zu antworten.

Die Menschen im Foyer des WDR-Funkhauses schauten ihm nach, bis seine Kabine ganz im Stockwerk darüber verschwunden war. Während sich der Paternoster etwas knarrend aufwärts bewegte, erzählte Mario Adorf über seine Rolle im neuen Pinocchio-Film, über seine Heimat in der Eifel, über Leidenschaft für Fußball und warum er München so

mag. Der Weltstar bekam große Augen wie ein kleiner Junge, als die Kabine über das mächtige Schwungrad oberhalb der 5. Etage glitt. Beim Anblick der dicken Kette wirkte er ebenso erstaunt wie besorgt.

Der besondere Interview-Ort

„Der WDR2-Paternoster“. So schlicht heißt die Interview-Reihe, die Sonntag für Sonntag in einem der populärsten deutschen Radioprogramme ausgestrahlt wird. Seit dem Frühjahr 2007. Die Redaktion hatte lange

nach einer ganz besonderen Form des Interviews gesucht; einer Form, die nicht so streng daher kommt wie die üblicherweise knallhart geführten Gespräche in diesem Sender.

Sie suchten nach einer Mischung aus Small-Talk und Interview, bei der bestenfalls eine nicht ganz so bekannte Seite des prominenten Gastes zum Vorschein kommt. Bei der sich eine Facette heraus schält, die der Prominente nur selten zeigt. Irgendwer hatte damals die Idee, die Umgebung für das Prominenten-Interview radikal zu verändern. Zu überraschen mit einem ungewöhnlichen Ort. Und der fand sich nur wenige Meter von den Redaktionsräumen entfernt.



Seit 1952 dreht er seine Runden

Seit 1952 dreht der Paternoster im Funkhaus des WDR am Kölner Wallraffplatz seine Runden. Mit exakt 24 Zentimetern in der Sekunde bewegen sich die 16 hölzernen Kabinen rauf und runter. Alle zwei Wochen muss die komplette Technik gefettet werden. Denn die Mechanik erfolgt über Holzschienen. Je trockener sie werden, desto mehr quietscht und knarrt der Paternoster.

Die Rechnung ging tatsächlich auf. Die Interviews im Paternoster sind anders als Interviews in den üblichen, fast sterilen Radiostudios mit viel Glas und schallschluckenden Wänden. Im Paternoster schluckt nichts den Schall. Man hört von Stockwerk zu Stockwerk andere Geräusche, andere plappernde Menschen, andere Absätze auf den steinernen Fußböden des Funkhauses. Die Kette rattert ganz leise im Hintergrund, trotz des Fettes knackt das Holz. Dazu kommt die gemächliche Fahrt; beruhigend, fast entschleunigend.

Die Enge in der kleinen Kabine tut ihr Übriges. Die Interviewer und der Gast kommen sich zwangsläufig nah. Auch körperlich. Diese fehlende Distanz, diese distanzlose Atmosphäre führt in den meisten Fällen auch dazu, dass das Gespräch an Distanz verliert. Dass auch dort Schranken fallen.

„Der Runde muss ins Eckige!“ (Reiner Calmund)

Rund dreihundert prominente Gäste sind bislang für die WDR2-Reihe mit dem Paternoster gefahren. Die Liste beginnt bei Götz Alsmann und endet bei **Wim Wenders**. Musiker und Schauspieler, Regisseure und Sportler, Schriftsteller, Moderatoren und Comedians haben die Fahrt mitgemacht – und alle sagen noch nach Jahren, wenn sie wieder im Haus sind, dass sie sich gerne an den Paternoster erinnern.

„Ich habe mich schon an vielen Orten mit Redakteuren getroffen“, schrieb Peter Maffay eine Woche nach der Paternoster-Fahrt, „aber noch nie in einem Aufzug. Gerne wieder!“ **Reiner Calmund** kommentierte gewohnt selbstironisch seinen Einstieg in die hölzerne Kabine: „Der Runde muss ins Eckigel!“

Dass die schrillste Reaktion auf den Paternoster ausgerechnet von **Nina Hagen** kam, überrascht nicht wirklich. Die Sängerin betrachtete erst minutenlang die fahrenden Kabinen, erklärte sich dann mit der Fahrt einverstanden, um wenige Augenblicke später beim Betreten in einen Schreikrampf zu verfallen und durch das komplette Foyer des ehrwürdigen WDR-Funkhauses zu brüllen: „Die wollen mich zwingen, in das Ding zu steigen!“



Renan Demirkan und die Klaustrophobie

Manchmal gibt auch der Paternoster selbst den Stoff für die Fragen des Interviews an diesem ungewöhnlichen Ort ab. Als sich die Schauspielerin **Renan Demirkan** weigerte, den Paternoster zu betreten, wurde das Interview zu einem Gespräch über Ängste. Sie erzählte, dass sie Jahre zuvor auf der Theaterbühne in einer Kiste eingesperrt war, die sich nicht mehr öffnen ließ. Vor den Augen des Publikums musste die Kiste mit Gewalt aufgebrochen werden, die Schauspielerin war panisch vor Angst, sie würde ersticken. Noch niemals zuvor hatte sie so intensiv über ihre **Klaustrophobie** gesprochen wie hier – auf dem Flur vor dem Paternoster, der im Hintergrund seine Runden drehte.

Die Gäste, die zum ersten Mal in ihrem Leben mit einem Paternoster fahren, kommen oft völlig aus dem Tritt, wenn die Kabine über dem großen Schwungrad unterm Dach die Richtung wechselt und die martialische Kette kurz zum Vorschein kommt. Dass sie dann aus dem Rhythmus kommen, ist gut. Sie verlassen dann auch oft ihre üblichen Antwortpfade, weichen von ihren üblichen Floskeln ab, verlieren den Faden ihrer vorgefertigten PR-Texte. Oft kommt fast auch so etwas wie eine zarte Bande zwischen Interviewer und Gast zustande. So, als meistere man gerade gemeinsam ein gefährliches Abenteuer. Das sind meist die besten Augenblicke in den Paternoster-Interviews.

Der Vater von Dirk Bach

Manche Gäste kennen den Paternoster im WDR-Funkhaus aber auch schon sehr lange. Dann weckt er Erinnerungen. **Dirk Bach** etwa, der eine kölsche Frohnatur mit stets überquellender guter Laune war, wurde während der Fahrt immer nachdenklicher, fast sentimental. Und dann fehlten ihm die Worte und er spürte einen Kloß im Hals.

Er musste an seinen längst verstorbenen Vater denken. Der war früher Nachrichtenredakteur im WDR und immer, wenn der kleine Dirk Bach seinen Vater auf der Arbeit besucht hat, durfte er mit ihm eine Runde im Paternoster drehen. Als der große Dirk Bach dann wieder in diesem Paternoster stand, da hatte ihn die plötzliche Erinnerung an seinen Vater regelrecht überwältigt.

Und schon Heinrich Böll ...

Nach sieben Jahren ist der Paternoster am Kölner Wallraffplatz inzwischen zu einem Symbol für eine neue Art des Radio-Talks geworden. Geschichtsträchtig ist er ohnehin schon seit vielen Jahrzehnten. Heinrich Böll hat ihm 1955 in der Kurzgeschichte „Doktor Murkes gesammeltes Schweigen“ ein literarisches Denkmal gesetzt. In der Geschichte geht es um den Kulturredakteur einer großen Rundfunkanstalt in Köln:

„Jeden Morgen, wenn er das Funkhaus betreten hatte, unterzog sich Murke einer existenziellen Turnübung: Er sprang in den Paternosteraufzug, stieg aber nicht im zweiten Stockwerk, wo sein Büro lag, aus, sondern ließ sich höher tragen, am dritten, am vierten, am fünften Stockwerk vorbei, und jedes Mal befahl ihn Angst, wenn die Plattform der Aufzugskabine sich über den Flur des fünften Stockwerks hinweg erhob.“ Womöglich machte Murke in diesem Moment das gleiche besorgte und erstaunte Gesicht wie sechzig Jahre später Mario Adorf.



Christine Urspruch im Interview (Bild: WDR 2)



moderneREGIONAL



Visionen im Schacht: Lift und Literatur

von *Harald Kimpel* (Heft 14/3)

Zunächst ist es nur ein mulmiges Gefühl: In den Eingangsszenen zu **Rolf Dobellis** Manager-Roman „Und was machen Sie beruflich?“ (2004) dient ein „ungewöhnliches Schütteln“ des Aufzugs – „Wie wenn man mit einer Gondel in die Bergstation einfährt“ – als Ankündigung kommender sozialer Erschütterungen. „Als er aus dem Aufzug getreten war, auf der achtzehnten Etage, hat er es in seinen Beinen nochmals gespürt – das Rütteln.“ Diese fundamentale Irritation, ausgelöst durch die bedrohliche Oszillation eines Gefährts, das doch auf den glatten Schienen einer gut geölten Mechanik dahingleiten sollte, kann zunächst noch mit Selbstbeschwichtigungsargumenten im Zaum gehalten werden: „Wenn es im Aufzug rüttelt, muß das nichts bedeuten. Das kann am Aufzug liegen.“ (S. 5)

Der Lift – ein Literaturthema

Doch ist die Verunsicherung durch den schwankenden Boden eines bodenlosen Transportmittels ein Standardtopos, wenn dem Lift in der Literatur eine Rolle zugeschrieben wird. Seit ihrer Erfindung ist nämlich die senkrechte Personenverfrachtung immer auch als mythische Heterotypie begriffen worden: als ein hermetischer Parallelort, an dem, wenn sich die Türen geschlossen haben, alles möglich ist und die außerhalb gültigen Maßstäbe versagen. Die Belletristik des 20. Jahrhunderts – von Franz Kafka, Thomas Mann, Werner Bergengruen und Hans Erich Nossack über Heinrich Böll und Martin Walser bis Haruki Murakami, Stephen King und Dean Koontz – spiegelt in gesellschaftskritischem Realismus wie in Horror und Science Fiction das Repertoire jener Ängste und Mutmaßungen, die sich mit der allseitigen Bedrängnis der geschlossenen Käfighaltung verbinden.

DE LIFT



„Nimm die Treppe“, beschwort der Trailer zum – sagen wir einmal unfreiwillig charmanten – Horror-Streifen *„The Lift“*, in dem ein Aufzug ein grausiges Eigenleben führt

Beschrieben wird eine Sphäre der Klaustrophobie und des Katastrophischen, die zwischen Steckenbleiben und Absturz, Sarg und Rakete ein komplexes Schreckensszenario bereithält: ein hysterisches Milieu, in dem den Transportierten, im aussichtslosen Kerker am Draht hängend, im Bewusstsein des Abgrunds unter dünnem Blech dem Funktionieren der elektrifizierten Technik ausgeliefert (deren potentiell Versagen durch den gut sichtbaren Notfallknopf ins Auge springt), nichts anderes übrig bleibt, als tatenlos den Lämpchenwechsel zu verfolgen.

In einer Fülle von Episoden in Romanen und Erzählungen gerät die Fahrt in der vertikalen Eisenbahn zu einer vielgestaltigen Metapher existentieller Verunklärung. Der verschriftlichte Lift verwandelt sich in einen mobilen Ort seltsamer Vorfälle und Erfahrungen, der seine blinden Passagiere aus der Realität entschweben lässt und in erstaunliche Dimensionen, Traumgefilde und Schreckensvisionen jenseits der Vernunft hievt: ein Einfallstor für den Einbruch des Unerhörten in den Alltag. Autoren unterschiedlichen Prominenzgrads verfassen Reiseführer und Erlebnisberichte zu den Kurzstrecken zwischen den Stockwerken und entwerfen ein Vehikel, das als Fähre zwischen den Welten seine programmierten Bahnen technischer Determiniertheit verlässt, um mit der Entwirklichung des Vertrauten phantastische Möglichkeiten zu erschließen.

Der Fahrstuhl – eine Umkleidekabine

Zu den eher harmlosen Begebenheiten gehört es, wenn der Aufzug als Ort der vorübergehenden charakterlichen Verwandlung, des Identitätswechsels, des Zerfalls und der Neuerfindung der Persönlichkeit fungiert. In **Heinrich Bölls** Erzählung „Dr. Murkes gesammeltes Schweigen“ (1955) beispielsweise zelebriert der WDR-bedienstete Titelheld diese tiefgreifende Verunsicherung als ein regelmäßig eingenommenes „Angstfrühstück“.

„Jeden Morgen, wenn er das Funkhaus betreten hatte, unterzog sich Murke einer existentiellen Turnübung: er sprang in den Paternosteraufzug, stieg aber nicht im zweiten Stockwerk, wo sein Büro lag, aus, sondern ließ sich höher tragen, (...), und jedes Mal befahl ihn Angst, wenn die Plattform der Aufzugskabine sich knirschend in den Leerraum schob, wo geölzte Ketten, mit Fett beschmierte Stangen, ächzendes Eisenwerk die Kabine aus der Aufwärts- in die Abwärtsrichtung schoben, und Murke startete voller Angst auf diese einzige

unverputzte Stelle des Funkhauses, atmete auf, wenn die Kabine sich zurechtgerückt, die Schleuse passiert und sich wieder eingereicht hatte und langsam nach unten sank (...);

Paternoster im WDR Funkhaus Köln



*Dr. Murkes Paternoster gibt es wirklich: Seit 1952/53 tut er im **WDR-Funkhaus** am Kölner Wallrafplatz, so weit wir wissen, klaglos einen Dienst (Nutzung nur für Mitarbeiter)*

Murke wußte, daß seine Angst unbegründet war: selbstverständlich würde nie etwas passieren, und wenn etwas passierte, würde er im schlimmsten Falle gerade oben sein, wenn der Aufzug zum Stillstand kam, und würde eine Stunde, höchstens zwei dort oben eingesperrt sein. Er hatte immer ein Buch in der Tasche, immer Zigaretten mit; doch seit das Funkhaus stand, seit drei Jahren, hatte der Aufzug noch nicht einmal versagt. Es kamen Tage, an denen er nachgesehen wurde, Tage, an denen Murke auf diese viereinhalb Sekunden Angst verzichten mußte, und er war an diesen Tagen gereizt und unzufrieden, wie Leute, die kein Frühstück gehabt haben.“ (S. 87/88)

Mental aufgefrischt kommt auch einer der Protagonisten **Graham Greenes** aus der Gefahrenzone in die Wirklichkeit zurück: „Zu Fuß wäre es schneller gegangen, aber in den paar Sekunden, die der altmodische Eisenkasten brauchte, um ruckend zur nächsten Etage abzusinken, fühlte er sich wie ein Industriemagnat, der eben seine Direktionskanzlei im Gebäude der ‚Imperial Chemicals‘ verließ. Er trat aus dem Fahrstuhl und war mit einem Schlag wieder der erfolgreiche Journalist, der häusliche Familienvater, der eine treuergebene Gattin und sechs Kinder zu ernähren hatte, der Steuerzahler, das Rückgrat der Nation.“ (S. 29)

Der Fahrstuhl – ein Gleichnis

Mit schwindender Bodenhaftung gewinnt der Topos der Reise, der Bewegung durch Raum und Zeit in der Black Box des Lebens, deren Woher und Wohin sich dem Begreifen entzieht, an Bedeutung. Die prosaische Erfindung zur Erleichterung des täglichen Lebens wird zur Metapher für das Leben selbst: das ständige Auf und Ab als Gleichnis für das Hängen zwischen oben und unten, zwischen den Möglichkeiten des Sturzes in den Abgrund und dem Aufstieg zu einem unbekanntem Empor auf einer nach oben offenen Werteskala. „‘Fahren wir hinunter?’, fragte Adrian etwas erstaunt einen Herren. ‚Allerdings. Wollten Sie hinauf?‘ ‚Ach, seufzte Adrian und zuckte Achseln, ‚schwer zu sagen. Wer würde es schon wagen, die Frage, ob er emporstrebe, zu verneinen?‘“ (Eliade, S. 275)

Speziell der Paternoster-Umlauf dient als Gleichnis für das Konzept der unendlichen Wiederkehr des Gleichen, für die Unausweichlichkeit eines schicksalhaft vorprogrammierten Lebenslaufs: für das große Rad des Lebens, dessen Rotation das Aussteigen schwer, wenn nicht unmöglich macht. „Und so kreist man über den Dachboden, an dem großen Rad vorbei, das von Schmierfett trieft. (...) Und dann geht es von Neuem aufwärts, die alte Tour.“ (Nossack)

Ascenseur pour l'échafaud



Der Lift als Ort und Bild für fatale Liebe, finstere Verbrechen – und irgendwie auch alles andere: Louis Malle's „Fahrstuhl zum Schafott“

Der Aufzug – eine Katastrophe

In letzter Konsequenz droht den Gelifteten der freie Fall. Der Absturz schwebt als latentes Gefahrenmoment und dauerhafter Nervenkitzel mit: „Sie betraten die Liftkabine, die Türen schlossen sich, Eric kämpfte gegen seine Panik an. Was, wenn das Seil riss? So etwas war schon passiert, es würde wieder passieren, irgendwann und irgendwo, also warum nicht hier?“ (Kehlmann, S. 20) Diese Omnipräsenz der Katastrophe macht den finalen Abgang zu einem variantenreich durchgespielten Lieblingsmotiv der Lift-Autoren.

Doch kennt das Konzept des phantastischen Aufzugs noch komplexere Schrecken als den schlichten Riss der Aufhängung: unter anderem eine Kabine, die vorhanden und zugleich nicht vorhanden ist: „In der achtzehnten Etage drückte Javelin den Perlmutterknopf eines Fahrstuhles“, heißt es 1955 in einer Horrorstory Frank Grubers. „Die Tür öffnete sich und das vertraute, sommersprossige Gesicht des Fahrstuhlführers grinste ihn an. ‚Abwärts, Sir?‘ Javelin trat in den Aufzug. Die Tür schloß sich ... und Javelin stürzte achtzehn Etagen tief zu Tode.“ (S. 68)

So muss, wer sich den imaginären Reisen im literarisierten Lift anvertraut, damit rechnen, dass auch ein Fahrstuhl sich verfahren kann ...

Zitierte Literatur

Kehlmann, Daniel, F., Reinbek 2013

Dobelli, Rolf, Und was machen Sie beruflich? Zürich 2004

Eliade, Mircea, Im Hof bei Dionis, in: ders., Magische Geschichten, Frankfurt/Main/Leipzig 1997, S. 257-315

Nossack, Hans Erich, Paternoster, in: ders., Um es kurz zu machen. Miniaturen, Frankfurt/Main 1997, S. 98-99

Böll, Heinrich, Doktor Murkes gesammeltes Schweigen, in: ders., Nicht nur zur Weihnachtszeit. Erzählungen II, München 1966, S. 87-112

Gruber, Frank, Die dreizehnte Etage, in: Luther's Grusel-Magazin. Bd. 3, Baden-Baden o. J., S. 51-69 [The Thirteenth Floor, 1955]

Greene, Graham, Das Schlachtfeld des Lebens Hamburg/Wien o. J. [It's a Battlefield, 1934]



moderneREGIONAL



„Dieses Chaos von Treppen“

Mit der U-Bahn zu Friedhelm Grundmann



Friedhelm Grundmann blickt zurück auf zahlreiche U-Bahn-Projekte (Bild: D. Bartetzko)

Die Deutsche Bahn meinte es gut mit mir: Schon im Hamburger Hauptbahnhof gab es – unterwegs zum Gespräch mit dem Architekten Friedhelm Grundmann – Treppen, Rolltreppen und Fahrstühle satt. Auch die U-Bahn-Fahrt, vorbei an farbig wechselnd gestalteten Stationen, war im Preis inbegriffen. Und sogar der Umstieg an der Haltestelle „Wandsbek Markt“ gab Anlass zum Genießen: die dynamisch aufschwingenden Dächer des nachkriegsmodernen Bus- und U-Bahnhofs, überfangen von einer neuen leichten Glaskonstruktion. Mit Kuppel.

„Das hat mich dann doch gereizt“

„Die U-Bahn vom Hauptbahnhof nach Wandsbek war mein erster großer Auftrag,“ berichtet Grundmann in seinem Hamburger Büro. Den Fisch hatte **Horst Sandtmann** an Land gezogen – die beiden Architekten kannten sich aus dem Büro **Werner Kallmorgen**. Eigentlich hatte Grundmann ja vom Theaterbau geträumt: „Aber auch bei der U-Bahn mischen sich die unterschiedlichsten Funktionen. Daraus eine Gestalt zu entwickeln,

das hat mich dann doch gereizt.“

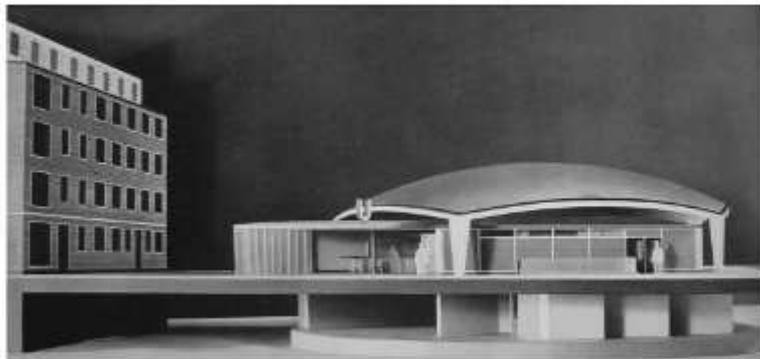
Abgesehen von einigen technischen Vorgaben, hatte das Architektenduo völlig freie Hand. „Wir mussten alle Ausstattungsdetails erst selbst entwickeln, von der Beleuchtung bis zum Verkehrsschild.“ Spielräume, die sie auch bei Farbe und Material auskosteten: „Ist es Ihnen aufgefallen? Gelbe Wände zu blauen Treppen“, freut sich Grundmann noch heute.



Auch bei der Hamburger U-Bahn-Station „Lübecker Straße“ spielten die Architekten Horst Sandtmann und Friedhelm Grundmann mit Farben und Materialien (Bild: K. Berkemann)

„Wir spannen darüber einen Regenschirm auf“

Besonders knifflig war die Station „Lübecker Straße“. Die neue Strecke führte in offener Bauweise vom Hauptbahnhof unter der Lübecker Straße bis nach Wandsbek. „Über uns fahren die Bahnen im Schrittempo“, berichtet Grundmann, „darunter wurde gebaut.“ Und für den Umstieg zwischen beiden Linien musste eine oberirdische Halle her.



Modell des Kuppelbaus der U-Bahn-Station „Lübecker Straße“ (1961) (Bild: U-Bahn-Bau in Hamburg, Hamburg 1961, S. 26, Archiv F. Grundmann)

„Dieses Chaos der Treppen zwischen den verschiedenen Ebenen – ich wusste anfangs nicht, wie ich das lösen sollte. Doch dann kam die Idee:

Wie spannen darüber einen Regenschirm auf.“ Für die gewagte Betonkuppel brauchte es einen ebenso mutigen Statiker. Eines Tages stand **Stefan Polónyi** vor Grundmann. „Das kann ich machen“, versprach er, und berechnete eine Schalendicke von 3 cm: eine Sensation für die Architekten, eine Zitterpartie für die Prüfstatiker. „Polónyi hat sich dann auf 8 cm hochhandeln lassen“. Es wurde die erste Betonschale, die – auf fünf Punkten ruhend – 21 m ohne Zugbänder überfing.

„Es könnte auch ein Fisch sein“

Eine der ersten Arbeiten Grundmanns für die U-Bahn war der Zugang zum **Bahnhof Barmbek**. „Ich war vorher bei der **Weltausstellung in Brüssel** mit ihren luftigen futuristischen Bauten, daher die Idee des freischwingenden Segels.“ Also keine maritimen Vorbilder? Grundmann lacht: „Schon bei meinen Kirchen hieß

es immer: ‚Das ist das Zelt, das Schifflein Christi‘. Ich habe dann nur geantwortet: ‚Es könnte auch ein Fisch sein. Vielleicht eine Flunder?‘“

In Breslau wuchs Friedhelm Grundmann – Sohn des Kunsthistorikers und Denkmalpflegers Günther Grundmann – ganz selbstverständlich mit der Moderne auf. „Mein Schulweg führte durch eine Siedlung, die 1929 für die **Werkbundausststellung** entstand. Das ist, als wenn man heute durch die Stuttgarter **Weißenhofsiedlung** gehen würde.“ So war es folgerichtig, dass Grundmann nicht nur Architekt werden wollte, sondern ein moderner Architekt. „Moderne war für mich kein Protest-, sondern eine Grundhaltung.“



Der geschwungene U-Bahn-Zugang (1959, abgerissen 2009) am Barmbeker Wiesendamm (Bild: Archiv Hamburger U-Bahn)

„Den alten Eingangspavillon durchgekämpft“



Rekonstruierter Treppengang zur Station „Klosterstern“ (Bild: H. Meinhart)

Statt Neubauten kamen für Grundmann nach 1975 Erweiterungs-, Vergrößerungs- oder Umbauprojekte. „Bis dahin ging die Hamburger Hochbahn mit viele ihrer Bahnhöfe der 1910er und 1920er Jahre bei der Modernisierung ziemlich rabiat um.“ Mit dem **Europäischen Denkmalschutzjahr** setzte sich die U-Bahn unter neuer Leitung dann auf einmal mit der Denkmalpflege zusammen.

Das Büro um Friedhelm Grundmann sanierte nun Stationen des frühen 20. Jahrhunderts wie die **Mundsburg** – „ein wirklich ungewöhnliches Gebäude“ – oder den **Klosterstern**. „Das wurde richtig rekonstruktiv mit hohem Aufwand gemacht. Wenn wir alte Pläne und Fotos auftreiben konnten, gab es kein Halten mehr. Am Klosterstern z. B. haben wir den alten Eingangspavillon durchgekämpft, mit der alten Beschriftung. Die U-Bahn hatte ja eigentlich schon überall die Normschrift.“

„Die Zeit der oberirdischen Bahnhöfe ist vorbei“

Der Kreis schloss sich, als Grundmann sich – inzwischen in Bürogemeinschaft mit Mathias Hein – neu mit einer U-Bahn- und Busstation der späten 1950er Jahre auseinandersetzte. Bis 1960 hatte der Architekt **Heinz Graaf** am Wandsbeker Markt eine gezackte luftige Dachlandschaft geschaffen, und unter der Erde gab es Farbe satt.



Behutsam ergänzte das Büro Grundmann-Hein bis 2005 die Nachkriegsgestaltung. Über der Rolltreppe gestaltet die Malerin Gisela Grundmann, Frau von Friedhelm Grundmann, eine Deckenabhangung in Wolkenform. Und die Überdachungen wurden nur durch eine luftige Glaskonstruktion mit Kuppel – wieder berechnet von Polónyi, der 1961 schon bei der Lübecker Straße mitgearbeitet hatte – überfangen. Doch, so Grundmann, auch in Wandsbek markiert diese Architektur eher den Bus- als den U-Bahnhof. Denn: „Die Zeit der oberirdischen Bahnhöfe ist vorbei. In den letzten Jahren blieben von vielen Stationsbauten nur noch der Fahrkartenautomat und die Treppen runter zum Bahnsteig.“

Am Bus- und U-Bahnhof „Wandsbek Markt“ überfing das Büro Grundmann die Nachkriegsdächer durch eine luftige Glaskonstruktion (Bild: K. Berkemann)

„Damit die Wege leichter gegangen werden“

Grundmann sieht keinen grundlegenden Unterschied zwischen U-Bahn und Kirche. „Jede Architektur muss anregend sein. Alle Menschen brauchen gute Farben und Proportionen, seien es nun 1.000 U-Bahn-Fahrer oder 100 Kirchen-Besucher.“ Ein Bahnhof müsse sich selbst erklären, ohne viele Schilder. Einzelne Wege würden nur markiert, „damit sie leichter gegangen werden.“ Um seine eigenen U-Bahnhöfe und -Zugangsbauten sorgt sich Grundmann nicht. „Es wird ihnen gehen wie damals den alten Hochbahnhöfen: Was noch da und gut ist, bleibt.“



Abgang zur U-Bahn am Hauptbahnhof (Bild: Archiv F. Grundmann, 1960)

Das Gespräch führte **Karin Berkemann** (Heft 14/3).

Zur Person Friedhelm Grundmann

Friedhelm Grundmann, geboren 1925 im schlesischen Bad Warmbrunn als Sohn des Kunsthistorikers und Denkmalpflegers **Günther Grundmann**, zog mit seiner Familie 1932 nach Breslau. Nach seinem, durch den Krieg unterbrochenen, Studium in Breslau und München war Grundmann bis 1956 im Hamburger Büro von **Werner Kallmorgen** tätig. Anschließend arbeitete er selbständig in verschiedenen Partnerschaften: mit **Horst Sandtmann**, **Friedhelm Zeuner**, Otto E. Rehder und zuletzt **Mathias Hein**. Bekannt wurde Grundmann durch seine modernen Kirchenbauten, verwirklichte aber ebenso zahlreiche U-Bahn-Projekte. Er lehrte in Ham-

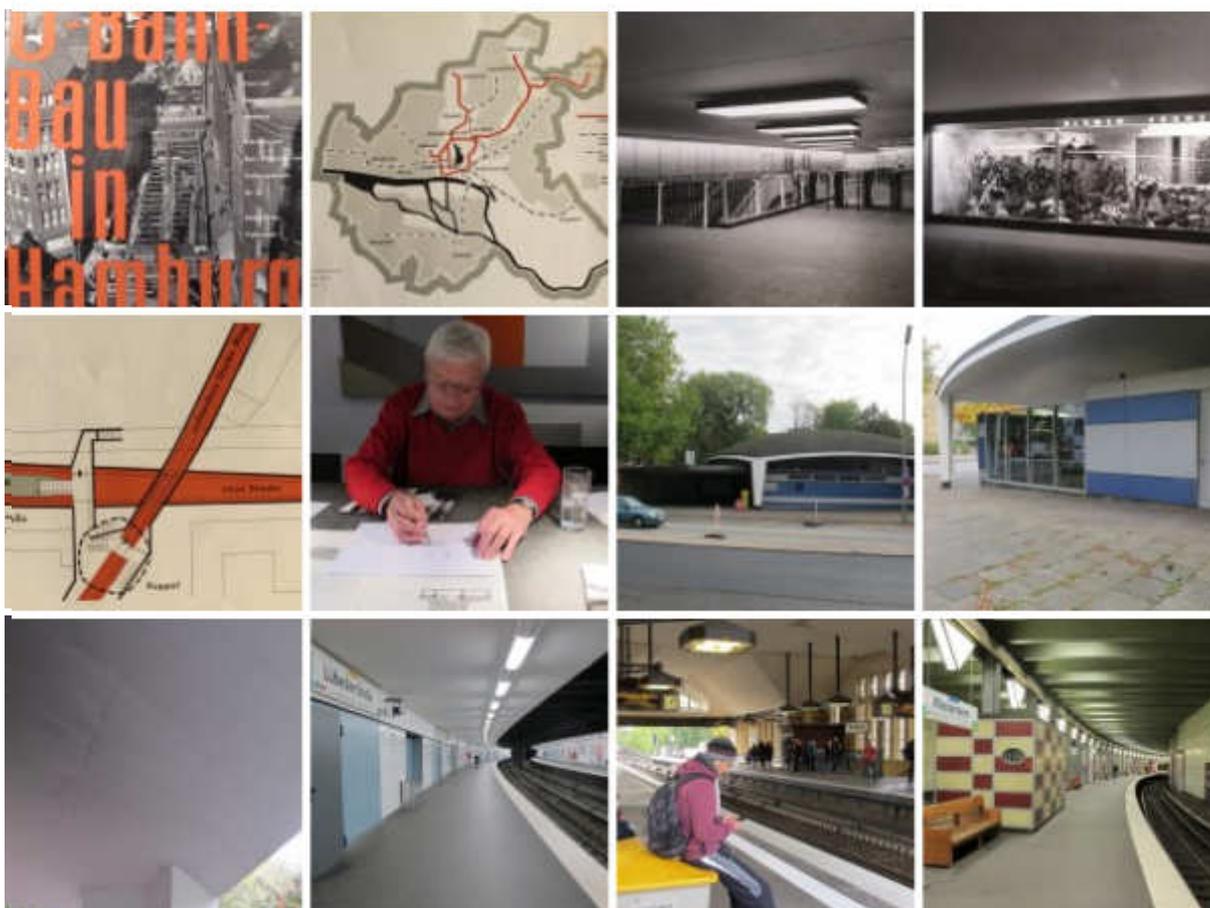


burg, war Mitglied u. a. im Hamburger Denkmalrat und im Arbeitsausschuss des Evangelischen Kirchbautags.

F. Grundmann in seinem Hamburger Büro (Bild: D. Bortetzko)

Rundgang

Fahren Sie – mit Bildern aus dem Archiv Friedhelm Grundmann – eine Runde U-Bahn durch das Hamburg der letzten 60 Jahre.





moderneREGIONAL



Zu meiner Geschichte – DDR-Aufzüge

von **Jan Langer** (Heft 14/3)



1988 am Aufzug des FDGB-Erholungsheims Klink (Copyright: J. Langer)

Mehrfach stand ich 1988 im **FDGB-Erholungsheim Klink** in der achten Etage vor den Aufzügen und lauschte den Maschinen darüber. Sogar die Treppe zum Maschinenraum bin ich einmal hochgestiegen. Vielleicht hätte ich mich damals trauen und fragen sollen. Später fand ich sogar noch den Serviceaufzug. Er war etwas versteckt, doch nach Studium des Etagenplans ließ er sich leicht finden. Aber der Reihe nach ...

Schon von Kindesbeinen an haben mich Aufzüge interessiert, doch erst im Alter besinnt man sich dieser Leidenschaft wieder. Mittlerweile versuche ich, ältere noch vorhandene Aufzugsanlagen auf Foto und Film festzuhalten (nach Möglichkeit Türen, Bedientableaus, Kabine, Maschinenraum, Steuerung, Mitfahrt) und **virtuell zur Verfügung zu stellen**. Doch vorher möchte ich noch etwas zu meiner Geschichte erzählen.

1976 – zur OP ging es mit dem Aufzug abwärts

Meinen ersten Kontakt mit einem Aufzug hatte ich als kleiner Junge im Alter von zweieinhalb Jahren. Ich lag im Krankenhaus wegen Leistenbruch. Zur OP ging es mit dem Aufzug abwärts. Damals dachte ich, der fährt ja viele Etagen.

1979/80 – gefahren sind wir leider nie

In Chemnitz war ich 1979 und 1980 zur OP, um die schielende Stellung meines rechten Auges zu korrigieren. Früh morgens, noch vor dem Frühstück mussten wir Kinder raus aus der Station, weil sie gewischt wurde. Also nahm sich jeder einen Stuhl und wir setzten uns alle vor den Aufzug und schauten, wer so kommt. Später waren wir regelmäßig zur Kontrolle meiner Augen in Chemnitz unterwegs. Bevor es nach Hause ging, waren wir oft im Centrum-Kaufhaus an der Zentralhaltestelle. Bewundert habe ich hier immer die kleinen Personenaufzüge (vier Stück) mit Holztüren. Gefahren sind wir leider nie.



Meinen ersten Aufzug nahm ich im Oktober 2010 auf. Zu meinem Erstaunen war er noch im Original vorhanden. Natürlich hatte ich nur mein (damals) neues Handy dabei. (Bild: J. Langer)

1980/90 – irgendwann fing ich an, Aufzüge zu bauen

Neben meiner Schule gab es einen altersgerechten Wohnblock. Und was machten wir, wenn eine Stunde ausfiel? Richtig, Aufzugsfahren. Als wir auf Klassenfahrt mit Zwischenstopp in Dresden waren, sind wir in allen drei Interhotels auf der Prager Straße Aufzug gefahren. Zu meinen Spielsachen gehörten die Stabilbaukästen aus der C0x-Serie. Irgendwann fing ich an, auch Aufzüge zu bauen. Anfangs war es eine Seilwinde mit vielen Umlenkrollen, später dann mit Gegengewicht. Ich konnte mich damit tagelang beschäftigen.

1986/87 – er konnte sogar Autos transportieren

1986 war ich das erste Mal im Ferienlager. Bei einem Besuch der Festung Königstein haben wir den Aufzug benutzt. Er konnte sogar Autos transportieren. Nach einem schnellen Rundgang habe ich mir den Aufzug noch einmal ausgiebig angesehen. 1987 war ich in Berlin mit meinem besten Freund Ronny im Ferienlager. Wir sind im Kaufhaus viel Aufzug gefahren und haben uns dadurch um eine Stunde am Treffpunkt verspätet.



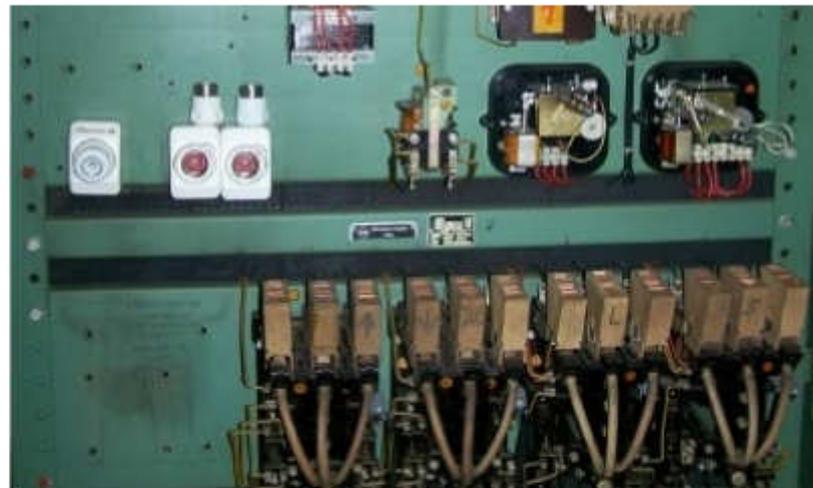
Meinen *zweiten Aufzug* fotografierte ich im August 2012. Vorher schaute ich mit meiner kleinen Tochter, ob noch die originalen Aufzüge vorhanden sind. Sie waren es. (Bild: J. Langer)

1988 – ich vertrieb mir die Zeit als Aufzugsführer

1988 waren wir im FDGB-Erholungsheim Klink. Irgendwann fing ich an, das Gebäude zu erkunden und fand auch die Aufzüge. Vier Personenaufzüge in zwei Gruppen eingeteilt. Die eine Gruppe fuhr nur die ungeraden, die andere Gruppe nur die geraden Etagen an. Alle fuhren in die erste (Service) und in die achte Etage (Dachcafé). Ich vertrieb mir die Zeit als Aufzugsführer. Jeden, der einstieg, fragte ich, wo er/sie hin möchte und bediente den Aufzug. Später lernte man auch andere Kinder kennen und fuhr gemeinsam Aufzug.

1990/91 – Selbstfahren ging leider nicht

Die Theorie in der Lehre fand in Chemnitz statt. In der Berufsschule war auch ein Aufzug eingebaut. Eines Tages konnte ich sogar selbst fahren. Oft bin ich mit der Straßenbahn zum Kaufhaus an der Zentralhaltestelle gefahren. Jetzt konnte ich mit den Personenaufzügen mitfahren. Selbstfahren ging nicht, da eine Bedienperson immer anwesend war. Auch konnte ich mir die großen Fracht-(Güter-)Aufzüge jetzt in Ruhe anschauen. Selbstfahren oder mitfahren ging leider nicht. Vielleicht hätte ich mich trauen und fragen sollen.



Meinen *dritten Aufzug* habe ich im Oktober 2012 aufgenommen. Das Gebäude war mir schon jahrelang auf dem Weg zur und von der Arbeit aufgefallen. An einem Nachmittag versuchte ich mein Glück, den Eigentümer ausfindig zu machen. (Bild: J. Langer)

2000 – abends hatte ich viel Zeit

Mein letztes Treffen mit meinen geliebten Aufzügen war im Spätsommer 2000. Bevor ich meine neue Arbeit beginnen konnte, wurde ich zu einer schriftlichen und praktischen Prüfung nach Dresden eingeladen. Sie sollte einen ganzen Tag dauern. Ich reiste einen Tag vorher mit Übernachtung an. Abends hatte ich viel Zeit, das Gebäude zu erkunden und fand einige Aufzüge. Sowohl für Personen- als auch für Fracht-(Güter-)Beförderung.

Das soll es erst einmal zu meiner Geschichte gewesen sein.

Rundgang

Beginnen werde ich hier mit Bildern von noch vorhandenen DDR-Aufzügen, inklusive jeweils kurzer statistischer Angaben. Weitere Informationen, Fotografien und Filme [stelle ich auf meiner Homepage zur Verfügung](#).



moderneREGIONAL



Die Kunststofftreppe – im fg 2000

von **Pamela Voigt** (Heft 14/3)



Wer braucht da noch eine Treppe? Das utopische Kunststoff-Fertighaus „fg 2000“ wirkt eher wie ein Raumschiff, das auch die Teleportation beherrscht. Zwei dieser futuristischen Kunststoffgebilde – der Prototyp von 1968 und das letzte realisierte Wohnhaus von 1979 – stehen im hessischen Altstadt und unter Schutz. Beide wurden vom gelernten Modell- und Formenbaumeister **Wolfgang Feierbach** (1937-2014) entwickelt, realisiert und genutzt. Der Prototyp diente zunächst als Demonstrationsobjekt, bis 1979 als Büro- und Wohnhaus der Familie Feierbach, schließlich als reines Bürohaus für die Firma „fg design“. Das 1979 errichtete fg 2000 war und ist Wohnhaus der Feierbachs. Beide werden durch eine luftige Kunststofftreppe erschlossen, denn das Wohnen der Zukunft fand im lichten farbigen Obergeschoss statt.

Im fg 2000 führt eine Kunststofftreppe vom gemauerten Erd- ins Obergeschoss aus Fertigelementen (Bild: FOMEKK, Bauhaus-Universität Weimar, 2001)

Kunststoff hat Tradition

Kunststoffe sind älter als gedacht. Bereits im 19. Jahrhundert arbeiteten Chemiker daran, stark nachgefragte Materialien wie Elfenbein oder Naturkautschuk industriell zu ersetzen. Schließlich entwickelte die amerikanische Flugzeugindustrie 1942 die leistungsstarken glasfaserverstärkten Kunststoffe (GFK). Und ab 1950 wurden GFK in den USA bereits für **Radome**, die Schutzhüllen für Radaranlagen, eingesetzt.

Chemiker, Verarbeiter, Ingenieure, Architekten und Künstler nutzten das neue Material für Sportartikel, im Boots-, Fahrzeug- und Flugzeugbau, aber auch als (selbst)tragenden Baustoff. Denn im GFK übertragen die Glasfasern und die Polyesterharze die auftretenden Kräfte und binden sie durch das umschließende Duroplast. Die chemische Zusammensetzung und die Herstellung machten GFK von Anfang an zu einem industriellen Baustoff.

Das ideale Zweithaus

Glaubt man der Architekturohistorikerin Beatriz Colomina, so spielt das Wohnhaus im 20. Jahrhundert die Hauptrolle: Von **Frank Lloyd Wright** bis zu **Frank Gehry** – nahezu alle Architekten haben ihre besten Ideen an Wohnhäusern vervollkommen. Für sie war das ideale Wohnhaus ein Fertighaus. Und das ideale Fertighaus war in den 1960er Jahren ein Kunststoffhaus. Darauf beruhte das international große Interesse an Kunststoff-Versuchsbauten wie dem 1957 errichteten House of the Future.

Das Kunststoffhaus war wie geschaffen für den damaligen Trend zum Zweithaus: Es blieb kleiner als ein Einfamilienhaus und seine Bewohner zeigten sich offen für neue Wohnformen. Einige GFK-Häuser – die von 8 bis zu 120 Quadratmeter Nutzfläche haben konnten – verfügten nur über einen Raum, andere über mehrere Zellen. Es gab höhlenähnliche Kunststoffhäuser für den Naturliebhaber, mobile Bauten, die schwimmen konnten, extravagante Typen, die keinen Käufer fanden, stylische Raumschiffe und zutiefst pragmatische Entwürfe, denen man den futuristischen Baustoff nicht ansah.



*Das House of the Future (1957-67) in Disneyland
(Bild: Archiv Institut für Bauen mit Kunststoffen)*

Es geht aufwärts

Die GFK-Bauten stehen für den Optimismus der Nachkriegszeit: das neue Material, die dynamische Form und die leichte Konstruktion, viel Licht und noch mehr Farbe, ein flexibler Grundriss und eine futuristische Innen-

einrichtung. Typennamen wie House of the Future, fg 2000 oder Futura unterstrichen diesen Anspruch schon in den 1950er bis 1970er Jahren. Und die mit GFK Bauenden waren sich dessen sehr wohl bewusst.

Durch ihre leistungsstarke chemische Industrie war die Bundesrepublik führend in der Kunststoffproduktion. Die Fach-, Wirtschafts- und Berufsverbände informierten über die Möglichkeiten der über hundert verschiedenen Kunststoffarten. Und – obwohl GFK 1970 nur 5 % der Gesamtproduktion im Bauwesen ausmachte – vor allem die tragenden Anwendungen erhielten durch Presse, Ausstellungen und Messen große Aufmerksamkeit.

An nur einem Tag

Wolfgang Feierbach gründete 1962 zunächst eine Werkstatt in seiner Heimatstadt Sulzbach am Taunus und vergrößerte sich 1965 zu einer kunststoffverarbeitenden Firma im hessischen Altenstadt. Zu seinen ersten Produktionen gehörten Elemente des „seater 620“ für den Designer **Dieter Rams**. Als die Sesselherstellung plötzlich abbrach, investierte Feierbach in die eigene GFK-Möbelserie fg design (fg = fibre glass).

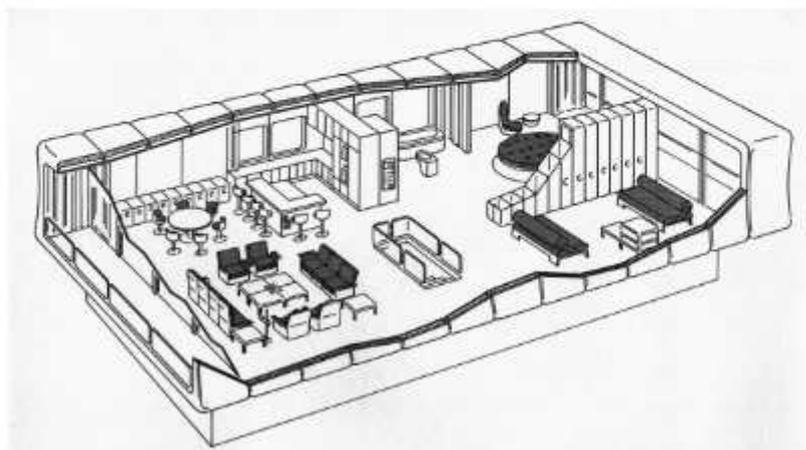
Auf der Düsseldorfer Kunststoffmesse stellte Feierbach 1963 schließlich ein Modell seines Kunststoffhauses im vor: das fg 2000. Bis 1968 entwickelte er – mit praktischen Tragversuchen und einer überschlüssigen statischen Berechnung von G. Dietrich – sein Bau-system, das über 10 Meter stützenfrei trägt. An nur einem Tag wurden im Mai 1968 die 13 Dach- und 26 Wandelemente auf einem Mauerwerksockel mit Betondecke zusammengesetzt.



Der Prototyp des fg 2000 wurde im Mai 1968 zwischen 7 und 17 Uhr zusammengesetzt (Bild: W. Feierbach)

1979 standen 35 Häuser

Das fg 2000 wurde sogar im Fernsehen vorgestellt. 1968/69 kamen täglich rund 200 Besucher. 1969 vergab das Bundesministerium für Städtebau und Wohnungswesen einen Forschungsauftrag, um das fg 2000 noch flexibler zu nutzen. Es wurden positive und negative Eckelemente entwickelt, damit nun auch Objekte in L- und H-Form oder als



Atriumhaus gebaut werden konnten. Damit beraubte man das fg 2000 zugleich seiner geschwungenen Seitenflächen, die dem Prototypen seine Eleganz verliehen hatten.

Blick in die ursprüngliche Erschließung des Prototypen (1968) (Bild: Mustermappe Kunststoffhaus fg 2000)

Mit wenigen Elementen konnte man nun Wohnhäuser, Bürobauten oder Ferienhäuser fertigen und vieles mehr. Bis 1979 wurden 35 Häuser hergestellt: Einige von ihnen stehen unter Denkmalschutz, andere sind fachgerecht eingelagert, wenige davon wurden wiederaufgebaut. Ende der 1970er Jahre ging mit den Preisberichten auch das Käuferinteresse zurück. Gleichzeitig ließen hohe Transportkosten die Preise steigen.

Einläufig ins Obergeschoss



Bei beiden fg 2000-Häusern krägt der leicht gewölbte, sanft gerundete GFK-Korpus im Obergeschoss vor. Der Prototyp setzte sich aus nur zwei Modulen zusammen: Wand- und Dachelement. Beim Wohnhaus kam noch die Positiv- bzw. Negativecke hinzu. Der Innenausbau erfolgte über textilbespannte gedämmte Holztafeln. Im stützenlosen Wohnraum konnten die nichttragenden Innenwände dann nach Belieben verortet werden.

Ins Obergeschoss führt eine einläufige Treppe aus GFK-Elementen: Sie ist auf der einen Seite an der Untergeschoßwand und auf der anderen Seite durch verschiedene lange angeformte GFK-Rohre an der Stahlbetondecke befestigt. Rutschticher wurden die Laufflächen mit Auslegware beklebt. Die Treppe endet in der Raummitte. Beim Prototypen besteht das Geländer noch aus Acrylglas, um den fließenden Raumeindruck nicht zu stören.

Im Wohnhaus (1979) herrschten – auch am Treppengeländer – die Brauntöne vor (Bild: FOMEKK Bauhaus-Universität Weimar, 2002)

Wohnen ohne Grenzen

Den Prototypen (1968) beherrscht ein siebenfarbiger, dreidimensionaler, 135 Quadratmeter großer Deckenteppich aus Dralonfasern. Frei in den Wohnbereich des Obergeschosses eingebunden, steht der Küchenblock mit Bartheke. Ebenso wurde im Schlafbereich ein „Wohnbad“ eingestellt. Die raumhohen Schiebeschränke können im Raum verschoben werden. Selbstverständlich stammte die Ausstattung aus dem hauseigenen

Möbelprogramm.

Für das Wohnhaus (1979) wurden die GFK-Elemente in einem hellen Ockerton eingefärbt und die großen Fensterscheiben getönt. Im Innenraum herrschen die Braun- und Ockertöne der Textilbespannungen und Kunststoffmöbel vor. Da Feierbach eng mit Möbeldesignern und Grafikern zusammenarbeitete, war die Gestaltung offen für die modische Formensprache seiner Zeit. Als Farbberater für fg design und fg 2000 wirkte Bernd Misske.



Das Wohnzimmer des Prototypen (1968) (Bild: W. Feierbach)

Aufstieg in die moderne Beletage



„Das moderne Kunststoffhaus für den modernen Menschen“ (Bild: W. Feierbach)

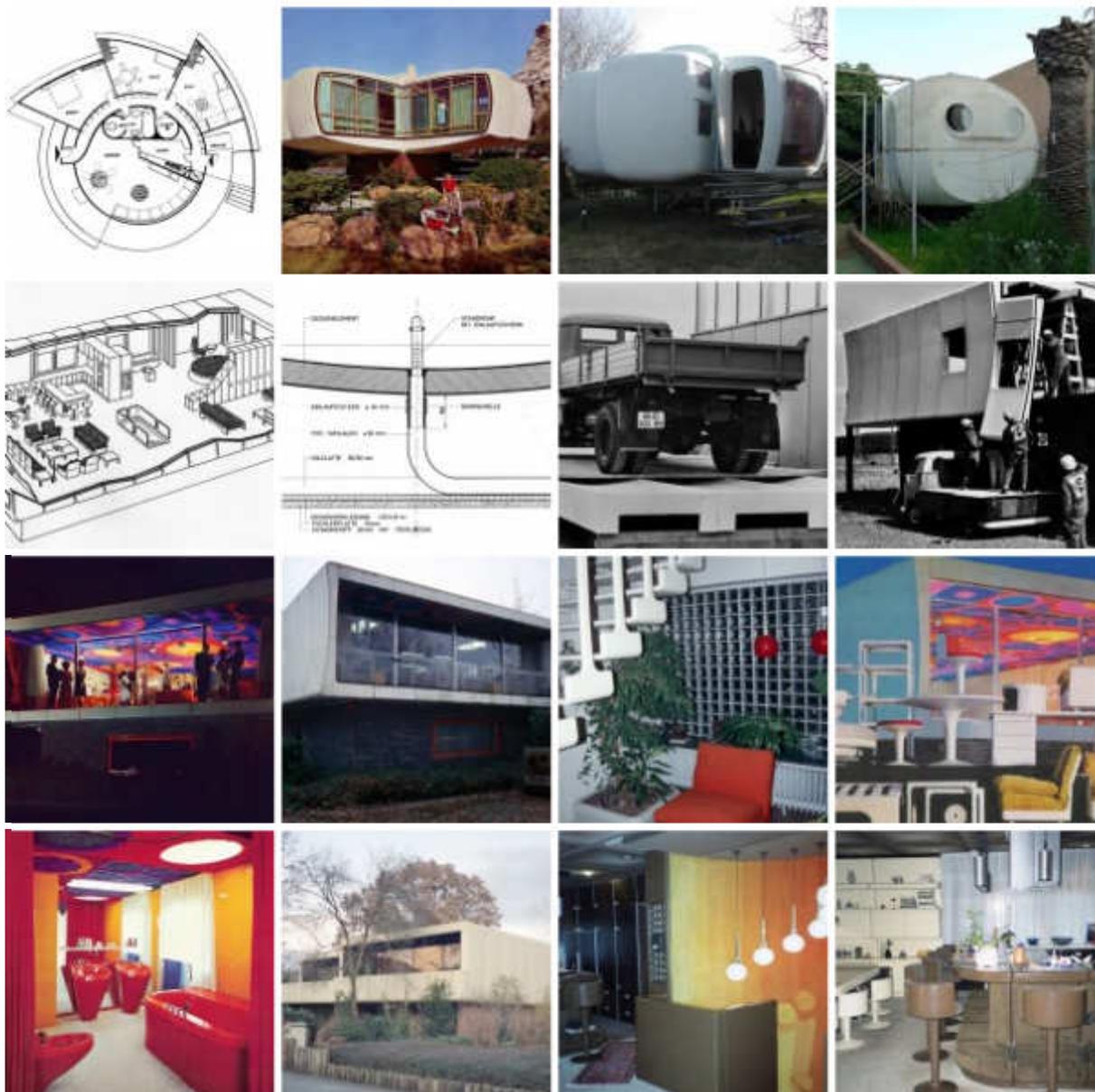
Feierbach hatte eine echte Alternative zu herkömmlichen Fertigteilhäusern oder anderen Kunststoffprodukten entwickelt. Das fg 2000 verfügt über variable Grundrisse und Fassaden für eine anspruchsvolle Käuferschicht: „Die Zielgruppe wird in erster Linie die junge Generation sein, die heute in die Wirtschaft hineinwächst und in einigen Jahren dann den finanziellen Rückhalt hat, sich ein so hochwertiges Haus leisten zu können.“

Für diese aufstrebende Käuferschicht wurden die technischen Möglichkeiten des Materials Kunststoff futuristisch zur Schau gestellt. Mit GFK konnte die Treppe ins Obergeschoss, in die helle farbige Beletage des fg 2000, filigran gestaltet werden. Im Prototypen (1968) machte sich das Acrylglasgeländer sogar fast unsichtbar. Nichts sollte schwerfällig oder altbacken aussehen. Heute finden so unbekümmert utopische

Formen wie die elegante fg 2000-Treppe wieder neue Liebhaber. Denn sie stehen für eine Zeit, als selbst das Treppensteigen noch ein zutiefst optimistischer Akt war.

Rundgang

Folgen Sie Pamela Voigt zu den Vorgängern und den Umsetzungen des fg 2000 ...



Literatur

Feierbach, Wolfgang, fg 2000 – Planung, Konstruktion, Herstellung, in: *plasticconstruction* 5, 1973, S. 212-217

Ludwig, Matthias: ... in die Jahre gekommen, ein Wohnhaus aus Kunststoff, in: *deutsche bauzeitung* 7, 1998, S. 76-80

Stark, Jochen/Wicht, Bernd, *Geschichte der Baustoffe*, Wiesbaden 1998

Genzel, Elke/Voigt, Pamela, *Kunststoffbauten*, Bd. 1, *Die Pioniere*, Weimar 2005

Voigt, Pamela, *Die Pionierphase des Bauens mit glasfaserverstärkten Kunststoffen (GFK) 1942 bis 1980*, Dissertation, Bauhaus-Universität Weimar, 2007



moderneREGIONAL

Hamburger Baumeister und ihr Wohnhaus



Das Fördergerüst – Zeche Niederberg 4

von **Walter Buschmann** (Heft 14/3)



Kempen, Niederberg 4 (Bild: IVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Archiv TD)

Das Fördergerüst der Zeche Niederberg 4 wurde als Baudenkmal eingestuft – und dafür gibt es viele gute Gründe: Es gehört zum linksrheinischen Ruhrgebietsbergbau. Es bezeugt die durch Zentral- und Außenschachtanlagen gekennzeichnete Entwicklungsperiode des Bergbaus. Und vor allem, es stellt entwicklungsgeschichtlich einen wichtigen Beitrag zur Gattung der Fördergerüste dar. Aber, der Reihe nach ...

Niederberg 4 – eine neue Zeche am Niederrhein

Für die **Zeche Niederberg 4** wurde 1962 ein zweigeschossiges Strebengerüst in Kastenbauweise errichtet. Die Seilscheiben sind zwischen die – auf Höhe der unteren Scheibe leicht nach hinten abknickenden – Streben gelagert und verfügen auf Höhe ihrer Achsen über Bedienungs Bühnen. Im Gegensatz zu früheren Fördergerüstkonstruktionen sind die Streben nicht durch Horizontal- oder Diagonalstreben ausgesteift. Der an den Nähten geschweißte Kastenquerschnitt der Streben besitzt ausreichende Steifigkeit, um die Kräfte aufzunehmen. Ganz oben knicken die Streben rechtwinklig nach hinten ab und gehen in die Krahnbahn über, um

die Seilscheiben auswechseln zu können.

Wie die Streben ist auch das Führungsgerüst als vollständig ummantelte Kastenkonstruktion ausgeführt. Die Streben lehnen sich über die Bedienungsbühne der unteren Seilscheibe gegen das Führungsgerüst, die Seilscheiben sind für Zweiseilförderung ausgelegt. Zum Denkmal dieser Außenschachtanlage gehören auch die unter dem Gerüst stehende Schachthalle und das Fördermaschinenhaus mit der – zeitgleich zum Bau des Fördergerüsts montierten – Elektrofördermaschine.



Kempen, Niederberg 4 (Bild: LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Archiv ID, Foto: Steinhoff)

Förderhaspel: vom Pferd zur Dampfmaschine

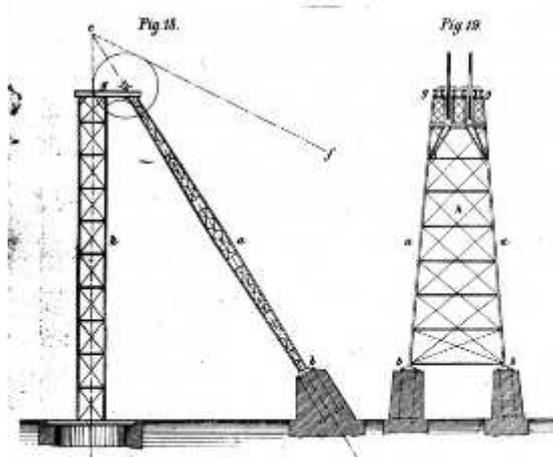


*Weliczka, rekonstruierter **Pferdegöpel** (Bild: Rj1979)*

Im Bergbau war man schon früh darauf angewiesen, gute Fördertechniken zu entwickeln. Zunächst griff man auf die **Förderhaspel** zurück. In ihrer urchinlichen Form war die Förderhaspel eine hölzerne Welle auf Böcken, die von Haspelknechten mittels Kurbel oder Drehrad bewegt wurde. Darüber errichtete man später zum Schutz wohnhausähnliche Schachthäuser. In der Folge wurde die Förderhaspel mit Pferdekraft und mit Wasserkraft betrieben. Erhalten ist etwa der **Pferdegöpel** in Johannegeorgenstadt/Erzgebirge oder die mit Wasserkraft betriebene Anlage der **Grube Samson** in **St. Andreasberg/Harz**.

Als die Dampfmaschine zum bevorzugten Antrieb der Fördereinrichtung wurde, wuchsen auch die Anlagen über dem Schacht. Turmförmig überragten sie die übrigen Bergwerksbauten und wurden nach Zeitgeschmack seit etwa 1850 im Burgenstil ausgebildet. Die sogenannten **Malakowtürme** – benannt nach einem lange und heiß umkämpften Fort der Festung Sewastopol im Krimkrieg 1856 – prägten Jahre das Landschaftsbild vieler europäischen Montanreviere in dieser Entwicklungsperiode.

Stahlfördergerüste: tragfähig und materialsparend



Sog. Deutsches Strebengerüst (Bauart: Promnitz) (Bild: Eichenauer, A., Die Seilscheibengerüste der Bergwerks-Förderanlagen, Leipzig 1877)

Seit Stahlfördergerüste 1869 in den Steinkohlenbergbau eingeführt worden waren, gab es sehr unterschiedliche Gerüstformen. Von der Stahlbautechnik her lassen sich unterscheiden: Fachwerkkonstruktionen, Vollwandgerüst und Gerüste mit Kastenprofilen. In ihren vielfältigen Formen spiegelt sich das Anliegen von Unternehmen und Ingenieuren, für steigende Belastungen und immer tiefer werdende Schächte möglichst effektive Entwürfe hervorzubringen. Wie in allen Bereichen des Stahlbaus, brauchte es statisch bestimmte, exakt berechenbare Konstruktionen. Denn nur so ließ sich ein Stahlprofil genau abmessen und damit sein Materialverbrauch senken.

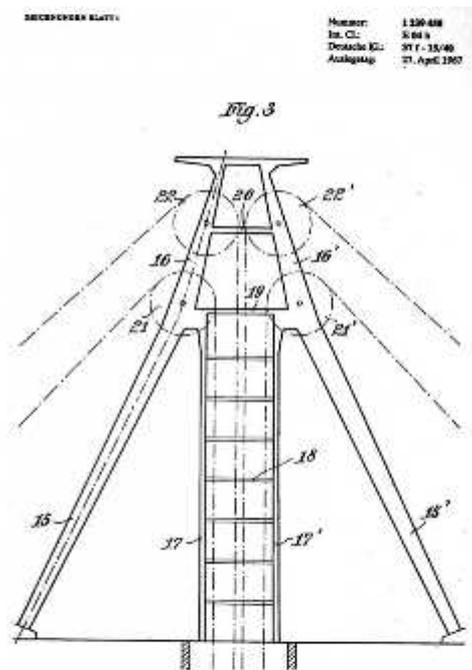
Am weitesten verbreitet war in Deutschland das – 1874 von dem Ingenieur Promnitz geschaffene – Deutsche Strebengerüst. Es wurde in Varianten gebaut: ein- und zweigeschossig, in Einfachform und als Doppelstrebengerüst. Für mehr Tragfähigkeit und weniger

Materialeinsatz folgten die Bauarten Saar, Zschetsche, Klönne, Dörnen und Turmgerüste.

Kastenbauweise: das älteste Fördergerüst in NRW

In den 1950er Jahren entstand die Idee, wesentliche Bestandteile des Fördergerüsts in Kastenprofilen auszuführen. Die Verbindungen zwischen Flanschen und Stegen wurden dabei geschweißt. Als Weiterentwicklung entstand eine neue Fördergerüstform ohne Seilscheibenträger. Die Seilscheiben wurden stattdessen direkt in die nach oben verlängerten Streben aufgehängt. Auf diese Konstruktionsart erhielt die Gutehoffnungshütte (GHH, Erfinder: Günter Sander, Anselm Hoischen, Friedrich Nagel) 1959 das Patent.

Das erste Fördergerüst in Kastenbauweise wurde 1959 für die Zeche Schlägel und Eisen in Herten hergestellt. Da diese Anlage nicht erhalten ist, bildet das Gerüst von Niederberg 4 das älteste überlieferte Beispiel dieses Typs in ganz Nordrhein-Westfalen. Es entspricht weitgehend dem Patent der GHH von 1959 und stellt ein wichtiges Dokument für die Entwicklung der Fördergerüstkonstruktionen dar.



Fördergerüst in Kastenbauweise (Bauart: Hoischen, Patent 1959) (Bild: Archiv W. Buschmann)

Ästhetik – klar und landschaftsbezogen

An der Entstehungsgeschichte des Fördergerüsts der Zeche Niederberg 4 wird deutlich, dass auch ästhetische Motive eine Rolle spielten. Gleich zu Beginn machte die Genehmigungsbehörde erhebliche Auflagen, um die Schachtanlage ins Landschaftsbild einzubinden. Das Gerüst müsse, wie alle übrigen Gebäude, möglichst niedrig gehalten werden. Für das technische Bauwerk solle man einfache klare Formen wählen. Die Streben hätten sich in die Hauptblickrichtung zu orientieren. Zudem solle die Anlage auf offenem Feld mit Hilfe eines Landschaftsarchitekten begrünt werden.

Im Zusammenspiel zwischen Technik und Ästhetik blieb bis heute ein vielfach gewürdigtes, landschaftsprägendes, harmonisch gestaltetes und technikgeschichtlich bedeutendes Monument erhalten. Es steht auf einer leichten Anhöhe – weithin sichtbar über der flachen Landschaft des Niederrheins – und begleitet die Autofahrer der nahegelegenen A 2 auf ihrem Weg nach Venlo oder Duisburg.

Zukunft – über Abriss wird nachgedacht



Kempen, Niederberg 4 (Bild: W. Buschmann)

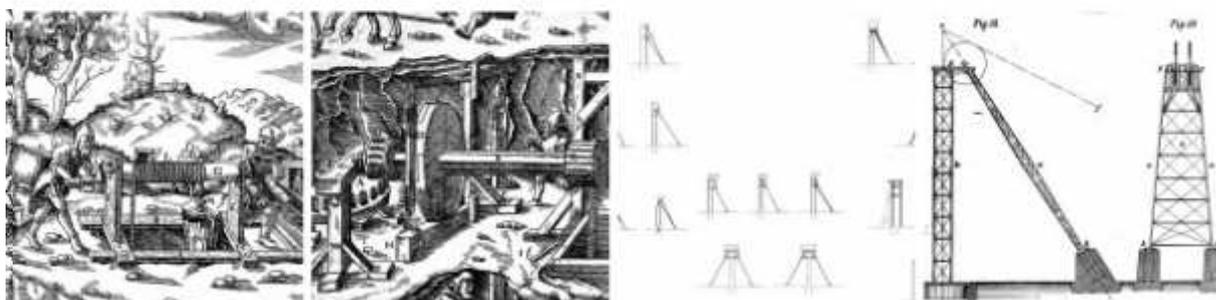
Das Fördergerüst der – seit längerem stillgelegten – Zeche Niederberg 4 soll nach den Vorstellungen der RAG noch in diesem Jahr abgebrochen werden. Die Stadt Kempen mit der dort angesiedelten zuständigen Unteren Denkmalbehörde ist auch nicht am Erhalt interessiert.

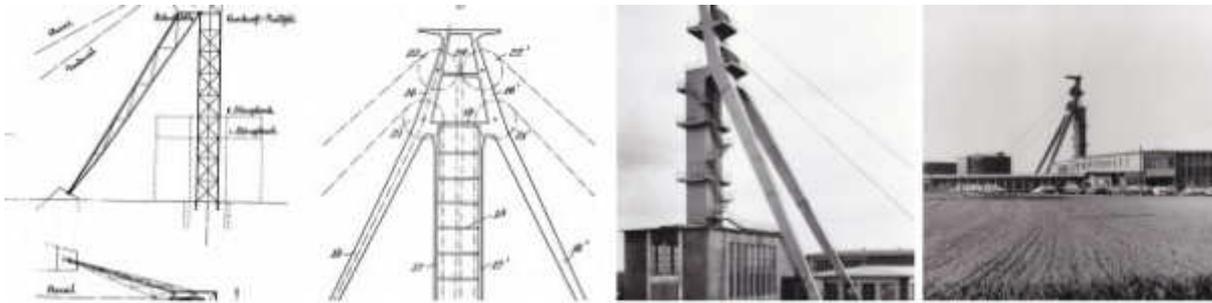
Kempen fürchtet um seinen Ruf, der weithin auch durch mittelalterliche Bauwerke und die idyllische Niederrheinlandschaft bekannt ist. Aus entwicklungspolitischen Gründen will man nicht dem Ruhrgebiet zugeordnet werden, wenn es auch der äußerste westliche Außenposten des Reviers war. Der Vorgang liegt inzwischen zur Entscheidung bei der Obersten

Denkmalbehörde, dem von Minister Michael Groschek geleiteten Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW.

Rundgang

Vom Pferdegöpel zum Fördergerüst – begleiten Sie Walter Buschmann in die Geschichte der Fördertechnik.





Literatur

Buschmann, W., Zechen und Kokereien im rheinischen Steinkohlenbergbau. Aachener Revier und westliches Ruhrgebiet, Berlin 1998

Becher, B. und H., Fördertürme Chevelements Mineheads, München 1985

Schönberg, H., Die technische Entwicklung der Fördergerüste und -türme des Bergbaus, in: Becher, B. und H., Die Architektur der Förder- und Wassertürme, München 1971

Möhrle, T., Das Fördergerüst, Breslau 1909

Echenauer, A., Die Seilscheibengerüste der Bergwerks-Förderanlagen, Leipzig 1877



moderneREGIONAL

Hamburger Baumeister und ihr Wohnhaus



„Außer Betrieb“? Der Paternoster

von **Edith Ruthner** (Heft 14/3)



„Außer Betrieb“ ist immer häufiger an Pater-Noster-Aufzügen zu lesen (Bild: A. Hallada)

An den Absperrkordeln hängt deutlich sichtbar das Schild „Außer Betrieb“ – diese Szene begegnet dem Aufstiegswilligen in den letzten Jahren immer häufiger. Die heutige Sicherheitsgesellschaft glaubt wohl, auf Paternoster-Aufzüge fast gänzlich verzichten zu können. Viele stehen nicht nur nachts und am Wochenende still, sondern haben ihren steten Umlauf für immer eingestellt. Dabei galt diese besondere Aufzugsform vor nicht allzu langer Zeit als DIE Errungenschaft vertikaler Fortbewegung.

Die ersten 100 Jahre

Der Ursprung dieser innovativen Aufzugstechnik liegt in England. Revolutionäre Ingenieure erschlossen den Paternoster, der bis dahin nur für Güter genutzt wurde, 1884 für den Personenverkehr. Seine Hochblüte erlebte der Paternoster in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts – vor allem in öffentlichen Gebäuden, wo große Menschenmengen rasch und energiesparend auf- und abwärts befördert werden mussten.

Die simple Technik des Paternosters war bis zum Ende seiner Ära – die in ganz Europa in den 1970er Jahren gekommen war – kaum verbesserungsfähig. Jeder Aufzugshersteller versuchte seine Handschrift durch kleine Nuancen zu verewigen. Dies änderte aber nichts an der grundsätzlichen Bauweise eines Paternosters.

Eine bewährte Technik

Um die Schwerkraft auszunutzen, liegt der Triebwerksraum üblicherweise an der oberen Umkehr: Polygonräder, elektrisch über Antriebswellen in Schwung gehalten, bewegen zwei Eisenketten. Daran hängen mit jeweils zwei Bolzen die Kabinen. Dazwischen finden sich eine Bremse, eine Handkurbel und vier unterschiedlich große Zahnräder, die für die stetig ruhige Fahrt sorgen.

Beeindruckend ist das Gewicht, das ein Paternoster bewegen kann. Seine eigene tonnenschwere Konstruktion teilt sich bei einem durchschnittlich hohen Gebäude – 14 Kabinen auf sieben Stockwerke – wie folgt auf: Die zwei Tragketten haben ein Gesamtgewicht von sieben Tonnen.

Jede Kette ist unterteilt in jeweils 250 Kilogramm schwere Teile mit einer Länge von je zweieinhalb Metern. Dies entspricht dem Abstand von einer Kabine zur nächsten.

Dazu kommen noch die Kabinen und die Ausstattung des Triebwerksraums mit – ebenfalls nicht gerade leichten – Zahn- und Kettenrädern inklusive Triebwerk. Das Gebäude muss also ein Gewicht von annähernd acht Tonnen „ertragen“. Durch diese vertikale Belastung wird die Statik eines Hauses allerdings nie beeinträchtigt. Denn die Leistung des Antriebsmotors wird unter der ungünstigsten Annahme errechnet: Alle aufwärts-fahrenden Kabinen sind mit je zwei Personen belastet und die abwärtsfahrenden leer.



Typische Polygonräder im Triebwerksraum eines Paternosters (Bild: A. Halada)

Bereit zum Einsteigen



Das elegante Ein- und Aussteigen ist reine Übungssache (Bild: E. Ruthner)

Ein Paternoster ist immer da, die nächste Kabine nur ein paar Sekunden entfernt. Ist sie besetzt, kommt die nächste verlässlich in 17 Sekunden. Kein Spiegel lenkt, wie im Fahrstuhl, den Blick vom Wesentlichen ab: vom Ausstieg im richtigen Geschoss. Ähnlich dem System der Rolltreppen, ist der Ein- und Ausstieg aus einem Paternoster für routinierte Nutzer kein Angstmoment, sondern eine Übung im eleganten Übersetzen aus der Bewegung in die Stabilität.

In Österreich überlebten noch einige Paternoster aus dem frühen 20. Jahrhundert. Je nach Stil des Gebäu-

des zeigen sie sich in schlichtem bis verschnörkeltem dunklem Holz. Währenddessen herrschen in Deutschland noch Paternoster aus den 1950er bis 1960er Jahren vor. In Berlin stammen die ältesten noch fahrenden Aufzüge aus den 1930er Jahren: vom **Haus des Rundfunks** bis zu den sechs gleichen Paternostern im Auswärtigen Amt. Letztere fahren allesamt gegen den Uhrzeigersinn, wie oft in Deutschland. In Österreich hingegen drehen sich alle Paternoster brav im Uhrzeigersinn – um unerwartet im tschechischen **Brünn (Postgebäude)** abermals die Richtung zu wechseln.

Paternoster-Hochhäuser

Es ist eine besondere technische Leistung, einen Paternoster in ein Hochhaus einzubauen. Berlin beherbergt eine solche Sensation im **Verlagshaus Axel-Springer**. Dort dauert die Fahrt bis ins 19. Stockwerk ungefähr sieben Minuten. Eine vermeintlich langweilige Angelegenheit, scheint doch in jedem Stockwerk die gleiche Aussicht auf ein weiß getünchtes Treppenhaus vorbeizugleiten. Tatsächlich sind Paternosterfahrten, egal wo, für einen aufgeschlossenen Passagier niemals langweilig.

In Turin etwa betrieb der Autohersteller Lancia, bis zu dessen Abriss 1957, einen Paternoster über eine Transporthöhe von 16 Stockwerken. In Wien wählte die Wr. Städtische Versicherung beim Bau des **Ringturms** 1953 eine Sonderform: Der Paternoster erschließt nur die publikumsintensiven ersten acht Stockwerke. Für Fahrten darüber hinaus bis ins 19. Stockwerk gibt es normale Personenlifte.



*Hoch hinaus per Paternoster – hier in Sheffield
(Bild: E. Ruthner)*

Ausgerechnet England

Ausgerechnet im Paternoster-Mutterland sind heute nur noch sehr wenige Anlagen in Betrieb. Den Engländern verblieben zwei Highlights in den Universitäten Leicester und **Sheffield** – beide in 18 bzw. 19 Stockwerke hohen Türmen. Im Sheffielder Arts Tower wurde im Frühjahr 2013 ein Experiment der besonderen Art durchgeführt: Die „One Show“ – ein beliebtes englisches Vorabend-Fernsehmagazin – teilte 100 Studenten in zwei Gruppen ein. Jeweils 50 Personen fuhren hinauf ins letzte Stockwerk.

Eine Gruppe nahm den normalen Fahrstuhl, die andere den Paternoster. Nach zehn Minuten waren mit dem Paternoster alle 50 Studenten am Ziel. Aus der Aufzug-Gruppe jedoch hatten es erst zehn Personen bis zum 19. Stock geschafft. Im Vergleich erwies sich der vermeintlich langsame Paternoster damit als unschlagbar. Das Experiment zeigt darüber hinaus, wie erfolgreich eine solche Technik in stark besuchten öffentlichen Gebäuden ist.

Reif fürs Museum?



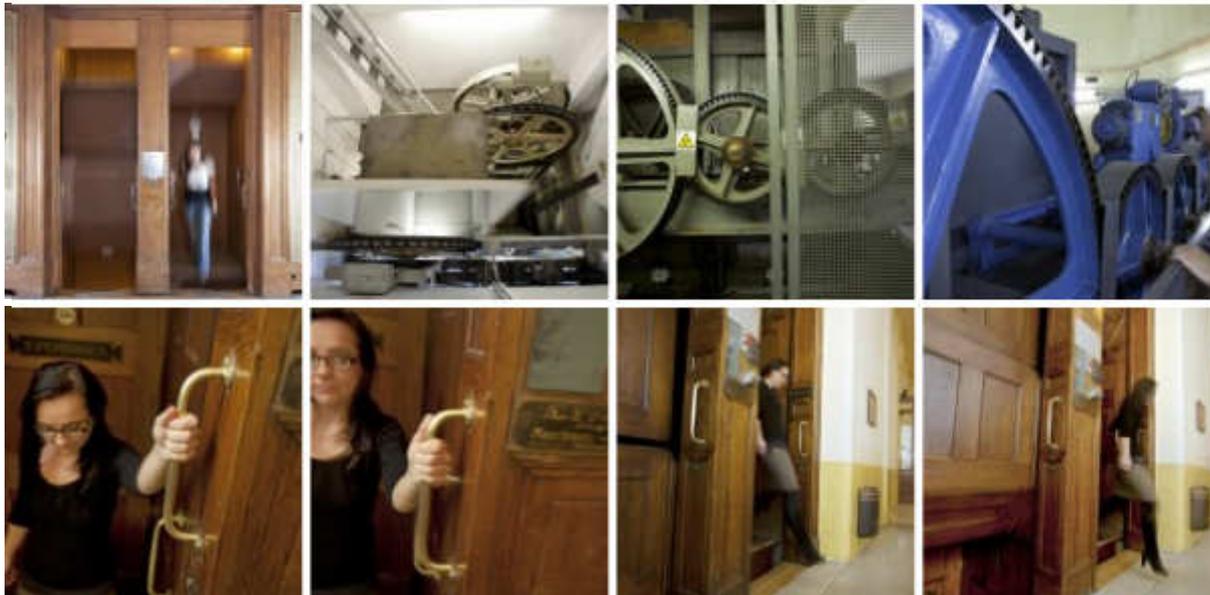
Im Wiener NiG wurde der Paternoster sogar zur Theaterbühne (Bild: A. Halada)

Der bekannteste aller Wiener Paternoster, jener im **NiG (Neues Institutsgebäude der Universität Wien)**, wurde abgebaut: Seine Sanierung sei nicht rentabel. Seit den 1950er Jahren führen damit Generationen von Studenten zur Mensa ins oberste Stockwerk. Noch heute ist dieser verschwundene, graffitiübersäte und mit Küchengerüchen behaftete Paternoster in Wien eine Legende. Einst wurden darin Theaterstücke aufgeführt und Werbespots gedreht. Übrig blieben nur wenige Teile, die im Technischen Museum aufbewahrt werden.

Endet der Paternoster damit als Ausstellungsstück? Nicht ganz, denn eine Renaissance zeichnet sich ab. Nachdem sich das europäische Sicherheitsdenken vom Paternoster abwendet, wird er in Japan wieder aufgenommen und völlig neu gedeutet. Derzeit entstehen Prototypen speziell für erdbebengefährdete Gebäude: mit gläsernen Kabinen, spaciger Elektronik und computerunterstützter Technik.

Rundgang

Werfen Sie – mit Bildern von A. Halada – einen Blick auf die Technik, die hinter, genauer gesagt über einem Paternoster steckt.



moderneREGIONAL



Beförderung im Büro: LVA Stuttgart

von **Martin Pozsgai** (Heft 14/3)



Der Verwaltungsbau der LVA Württemberg am Rand der Großsiedlung auf dem Freiberg (Bild: DRV Baden-Württemberg, 1981)

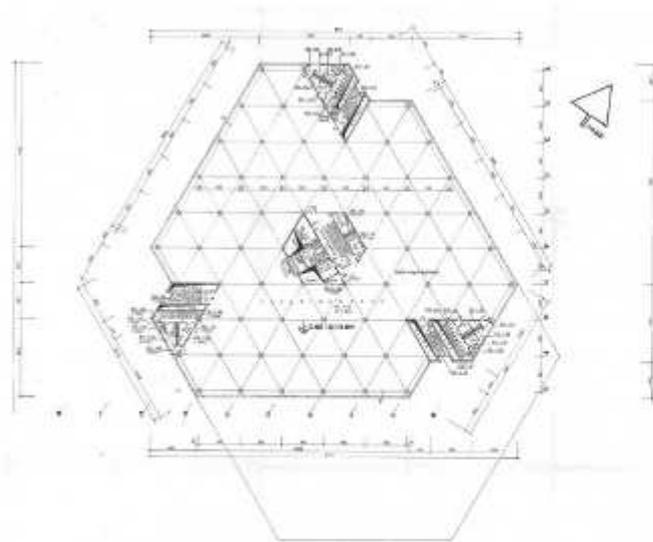
Seit Beginn der 1960er Jahre musste die – in der Stuttgarter Rotebühlstraße ansässige – Landesversicherungsanstalt Württemberg (LVA) viele Abteilungen auslagern. Schon 1966 erwog der Vorstand daher einen Neubau. Nach einem Vorentwurf der Architekten **Otto Jäger und Werner Müller** beauftragten die LVA-Selbstverwaltungsorgane diese 1969 mit dem Verwaltungsgebäude. Zuvor hatte man bereits die Beratungsfirma **Interorg** Deutschland GmbH für ein Raum-, Betriebs- und Funktionsprogramm hinzugezogen. 1972 war Grundsteinlegung, im September 1975 wurde der Bau in der Großsiedlung Freiberg eröffnet.

„Für Stuttgart groß“ (OB Rommel)

Der neue Verwaltungsbau am Stuttgarter Stadtrand entstand auf einem annähernd sechseckigen Grundriss, ebenerdig an einer Seite ausgeweitet. Für (geplante) 1.938 Mitarbeiter gab es drei Untergeschosse, ein Erdgeschoss (Ebene 00) mit Eingangshalle, Rechenzentrum und Poststelle, sechs klimatisierte Großraumbüro-Geschosse (Ebenen 10-60) sowie ein volles und ein verjüngtes Technikgeschoss. Der Zentralkern mit den „mechanischen Verkehrsmitteln“ Rolltreppe und Aufzug sowie die drei Außenkerne mit den Nebentreppen erschlossen die Anlage. An der Südostseite fügte sich der „Sozialbereich“ an, u. a. mit Kantine und Betriebs-

arzt.

Die LVA Württemberg war Trägerin der Arbeiterrentenversicherung in den Regierungsbezirken Stuttgart und Tübingen, betreute 1974 rund 1,25 Millionen aktiv Versicherte und mehr als 600.000 Rentner. Als „Großverwaltung“ berechnete und zahlte sie die Renten, sammelte und dokumentierte die Versicherungszeiten – letzteres bedurfte einer enormen Datenspeicherung. Für diese Arbeitsabläufe wurde die elektronische Datenverarbeitung immer wichtiger: Das LVA-Rechenzentrum zählte zu den größten Baden-Württembergs.



*Grundriss, 1. Obergeschoss (Ebene 10), 1970
(Bild: DRV Baden-Württemberg)*

1975 bezogen ca. 1.800 Mitarbeiter in acht Fachabteilungen das Haus. Jedes Bürogeschoss verfügte über 4.200 qm für je durchschnittlich 300 Personen. Die Großraumbesiedlung wurde durch ein modulares hölzernes Anbau-System der Firma Domus begrenzt. Bedarfsgerecht bot es Regaleinheiten, Garderoben- und Wertfachschränke sowie Sitzgelegenheiten. Die Arbeitsbereiche umgaben lindgrüne Stellwände und Pflanzentröge mit Hydrokultur.

Fördersysteme

Die Verwaltungswege waren kurz und übersichtlich: vertikale Fördersysteme für die Mitarbeiter, welche die Rolltreppen und Aufzüge direkt vom Haupteingang aus erreichten, und für den Aktentransport. Dem Zentralkern kam dabei als Verkehrsknotenpunkt die tragende Rolle des gesamten Baus und des Verwaltungsorganismus zu.

Das Erdgeschoss und alle Büro-Ebenen wurden durch zweibahnige gegenläufige Rolltreppen erschlossen – wie in einem Kaufhaus. Ihre Kapazität verhinderten in der „Hauptverkehrszeit“ drohende Wartezeiten. Die gesamte Belegschaft von knapp 2.000 Mitarbeitern hätte so theoretisch in nur zehn Minuten aufgenommen und an ihre Schreibtische befördert werden können.



Zweibahnige gegenläufige Rolltreppen im Haupttreppenhaus erschlossen die Bürogeschosse (Ebene 10-60) (Bild: DRV Baden-Württemberg, W. Trepl, um 1980)

Der „Aktenpaternoster“



Der Stockwerksdienst – hier der Ebene 30 – bediente die Aktentransportanlage und sortierte Akten und Post in die Regalfächer der Verteilstation (Bild: DRV Baden-Württemberg, W. Trepl, um 1980)

teilstation, Formulartheke oder Kopiergeräte. Der Paternoster half auch der Beratungsstelle in der Eingangshalle, rasch Auskunft geben zu können. Wenn sich ein Versicherter am Empfangstresen beim Pförtner meldete, bestellte dieser Akten und Sachbearbeiter. Aus unterschiedlichen Etagen des Hauses kamen der Mitarbeiter – auf der Rolltreppe – und die Unterlagen – über die Transportanlage – zur Dienstleistung im Erdgeschoss zusammen.

Ein „Aktenpaternoster“, wie die Lauf- und Verteilanlage der Firma Ralfs auch genannt wurde, verband die Bürogasse mit der Zentralregistratur (Ebene 30), in der die gesamte „aktive“ Registratur gelagert werden sollte, und mit dem Altarchiv im Untergeschoss, bestehend aus sog. toten Akten. Mit ihr gelangte neben den Akten die ein- und ausgehende Post auf die jeweilige Abteilung. Die Zentralregistratur lag genau „zwischen“ den Etagen, welche die Leistungsabteilungen beherbergten, und gestaltete damit die Wege zur „aktiven“ Registratur für alle möglichst gleich weit und effizient.

Die Aktentransportanlage unterstand dem Stockwerksdienst am Zentralkern. Er war gleichsam „für den Kreislauf des Schriftgutes“ (Fichtner/Trepl) zuständig: Er sammelte, sortierte, verteilte und transportierte Unterlagen. Bei ihm befanden sich Ver-

Sternförmige Großraumerschließung

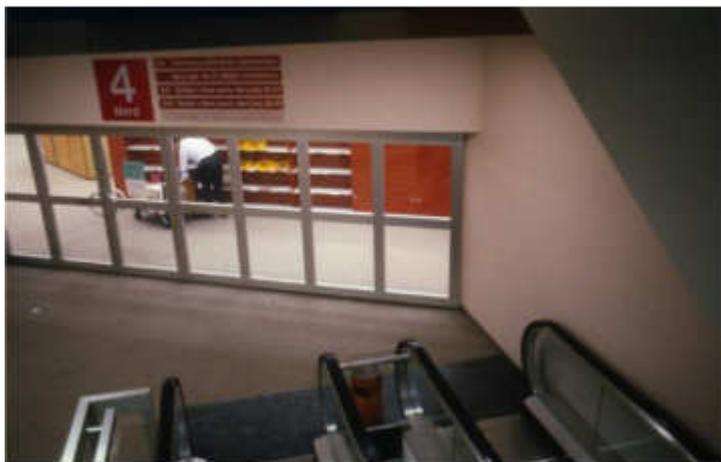
In den Großraumbüros blieb das Gesamtgefüge vom Zentralkern aus überschaubar: Die umlaufende Begrenzungswand öffnete sich zu strahlenförmigen Erschließungsgängen auf der Bürofläche. Die niedrigen Stellwände unterstützten ebenso wie der vieleckige Grundriss die optisch und psychologisch günstige Besiedlungsstruktur.

Durch die konzentrische Anlage des Hauptverkehrswegs – rund um den Zentralkern – waren alle Teile des Großraums (und zurück) nahezu gleich weit entfernt. Im Außenbereich stand zudem die vertikale Verbindung der Nebentreppen bereit. So sollte sich eine bessere Kommunikation zwischen den Fachabteilungen ergeben.



Vergleichsweise niedrige Stellwände – hier rund um den Schreibdienst – begünstigten in den Großraumbüros die Orientierung (Bild: DRV Baden-Württemberg, W. Trepl, um 1980)

Orientierung durch Farbe



Das Farbleitsystem der Bürogasse: Neben Schildern und den Begrenzungswänden von Domus war die Wandfarbe darauf abgestimmt (Bild: DRV Baden-Württemberg, W. Trepl, um 1980)

Orientierungstafeln aus Plexiglas – in den Leitfarben des Stockwerks, mit Angaben zu Geschoss, Himmelsrichtung und Fachabteilung – angebracht. Auf der Bürofläche fanden sich zusätzlich an die Decke gehängte Ortsschilder, die den Arbeitsbereich anzeigten. Doch man konnte sich selbstverständlich auch an den Stockwerkdienst wenden, auf dessen Kontroll-Leuchtpult der Grundriss und die Aufteilung der Arbeitsbereiche grafisch dargestellt waren.

Zusätzliche Orientierung bot das Farbleitsystem, das der Maler Lothar Schall in Absprache mit den Architekten entwickelt hatte. „Der gesamte Farbkosmos wird von der Eingangshalle her über den Zentralkern durch die sechs Obergeschosse geführt“, so Otto Jäger bei der feierlichen Eröffnung. Jede Ebene wurde durch eine Farbe gekennzeichnet, die in der Wandmalerei des Haupttreppenhauses, in der Systemmöblierung der Firma Domus und in der Farbfassung der Türen zu Nebentreppen und Toiletten wiederkehrte.

Darüber hinaus führten Schilder rasch ans Ziel. So waren im Zentralkern über den eleganten gläsernen Schwingtüren zum Großraum deutlich sichtbare Ori-

Modellhaftes Konzept



Das Stuttgarter Konzept – hier die Pausenzone im Großraumbüro des LVA-Gebäudes – fand sich bundesweit auch in Schwesteranstalten (Bild: DRV Baden-Württemberg, W. Trepl, 1976)

Seit 1990 wurde das Gebäudeinnere stufenweise verändert – nicht zuletzt bedingt durch Strukturreformen in der gesetzlichen Rentenversicherung wie die Fusion mit der LVA Baden oder auch aufgrund der Regionalisierung. Vor allem die Großraumbüros gestaltete man um: Höhere Stellwände verstärkten die (Schall-)Isolierung, der Aktenpaternoster wurde ausgebaut, die Rolltreppen ebenso. Noch vor der Neumöblierung der Erdgeschossräume verlor das Haus seine Leitfarben. Einzig die erhaltenen Domus-Elemente und Reste der Stockwerkschilder zeugen noch vom ehemaligen Gesamtkonzept.

Sobald ein kleineres Bürogebäude bezogen ist, das aktuell auf dem Grundstück errich-

tet wird, werden die Obergeschosse des Altbaus ab 2016 abgetragen. Während die Stuttgarter LVA in Baden-Württemberg das mit Abstand gewaltigste Großraumgebäude der öffentlichen Verwaltung war, setzten zahlreiche bundesdeutsche Schwesteranstalten in den 1970er Jahren ebenfalls auf dieses Konzept. Deren Großraumbüros werden in Zukunft als Vergleichsobjekte heranzuziehen sein – denn die Geschichte der nachkriegsmodernen Verwaltungsbauten der gesetzlichen Rentenversicherung ist noch zu schreiben.

Rundgang

Begleiten Sie Martin Pozsgai – mit Bildern von Helmut Beck und der **Deutschen Rentenversicherung Baden-Württemberg** – auf eine Zeitreise in die (Großraum-)Bürowelt der späten 1970er Jahre.



Literatur

Historische Dokumente der Deutschen Rentenversicherung Baden-Württemberg, Bau- und Pressereferat

Fichtner, Lothar/Trepl, Willi, Freiberg-Ausblick. Brevier für eine Bürolandschaft, Kornwestheim o. J. [1975]

Das neue Verwaltungsgebäude der Landesversicherungsanstalt Württemberg in Stuttgart-Freiberg, in: Mitteilungen der Landesversicherungsanstalt Württemberg 67, 1975, S. 133-152

moderneREGIONAL



Aufzugparken – Großgarage Halle

von Sarah Huke (Heft 14/3)



*Blick in das Innenleben der restaurierten Großgarage Halle Süd
(Bild: Sika Deutschland GmbH)*

Knatternde Motoren, der Geruch von Benzin und ein 15 Meter hoher Lichthof aus Glas und Stahl. Es muss ein beeindruckendes Bild für die Fahrer der schweren Automobile gewesen sein, kurz bevor sie in die Großgarage eintauchten. In Halle Süd beförderte man die PKWs im frühen 20. Jahrhundert mit einem Aufzug in eine der oberen Etagen. Dort wurden die Autos dann mit Schiebebühnen – hoch über dem Boden des Lichthofes – in Parkboxen rangiert.

Als es nach dem Ersten Weltkrieg immer mehr Autos gab, wuchs nicht nur der rollende, sondern auch der ruhende Verkehr. Auf einmal wurde der Platz zum Parken knapp. Die neue Bauaufgabe Großgarage wurde zumeist über Rampen, in der Frühzeit auch über Aufzüge oder andere mechanische Anlagen erschlossen. Denn während die ersten PKWs nur geringe Steigungen meisterten, konnten spätere Modelle problemlos eine Rampengarage befahren. Diese nahm – verglichen mit Aufzugsanlagen – zwar mehr Platz ein, war aber weniger aufwendig zu nutzen und zu betreiben.

Parken, Tanken, Schlafen

In Halle Süd wurde die mehrgeschossige Hochgarage – durch Aufzugsanlage und Schiebebühnen – mit der eingeschossigen Tiefgarage verbunden. 1927 hatte der Bauingenieur Walter Tutenberg das 2.400 Quadratmeter große Grundstück zwischen Pfännerhöhe und Liebenauerstraße erworben, mitten in einem teils noch klassizistisch, teils schon sachlich gestalteten Wohngebiet. Wo die Garage an die Wohnhäuser stieß, wurde sie angeglichen. An der freistehenden Seite zur Pfännerhöhe hingegen regierte das Neue Bauen: eine Einheit aus Form und Funktion, eine Mischung von Eisen, Glas und Beton herrschte vor.

Nach zweijähriger Bauzeit eröffnete Tutenberg 1929 die Großgarage, die eine gewerbliche und soziale Nutzung verknüpfte. Er orientierte sich dabei an amerikanischen Vorbildern: Neben den vermieteten Parkplätzen waren Aufenthalts- und Schlafräume sowie Bäder für die Chauffeure vorgesehen. Diese blieben, wie die Reparaturwerkstatt, Tag und Nacht geöffnet. Eine Wagenreinigungsanlage und ein amerikanischer Friseursalon vervollständigten den Rundumservice. Nur das zunächst anvisierte Bürogebäude konnte Tutenberg nicht mehr verwirklichen, denn die Baupläne wurden mehrfach wegen „Unvollständigkeit“ abgelehnt.

Die Halleschen Nachrichten lobten den neuen Garagenbau in der Pfännerhöhe 1929 als „moderne, großstädtische Karawanserei“. Zur Kundschaft zählten ortsansässige Wagenhalter, Fuhrunternehmen und durchreisende Geschäftsleute. Die Miete betrug eine Mark pro Tag, was sich bis zum Ende der ehemaligen DDR nicht ändern sollte.



*Parkboxen mit Stahljalousien
(Bild: Sika Deutschland GmbH)*

Das Aufzug-Schiebebühnen-System



150 Stellplätze auf drei Stockwerken und einem Kellergeschoss waren in Parkboxen eingeteilt und in drei Reihen gruppiert. Die linke und mittlere Parkreihe überspannte der Lichthof. Die fünf Meter breite Einfahrt mündete in den bis zu neun Meter breiten Gang, der zu den ebenerdigen Stellplätzen unterm Glasdach führte. Rechts der Einfahrt beförderte der Aufzug die Autos in die oberen Etagen und in den Keller, wo sie über bewegliche Schiebebühnen verteilt wurden.

Große Glasfenster brachten ausreichend Tageslicht, nachts half die elektrische Beleuchtung. Eine Zentralheizung wärmte nicht nur die Parkboxen, sondern die gesamte Halle. So konnte man sein Fahrzeug auch im Winter reinigen und instandhalten. Neben der städtischen Wasserleitung sammelte die hauseigene Wasserversorgung den Regen vom Dach und speiste die Wagenreinigungsanlage im Keller. Die Parkboxen schlossen platzsparend mit Stahljalousien ab, Fenster und Lüftungsschlitze ließen die Luft in der Garage zirkulieren.

Der bauzeitliche Aufzug, heute mit Sicherheitsabspernung (Bild: S. Huke)

Der Aufzug wird gesperrt



Die Südfassade wurde der umgebenden Wohnbebauung angepasst (Bild: S. Huke)

Nach Süden wurde die Garage in ihrer Traufhöhe und Fassade an die umgebenden Wohnhäuser angepasst. Ein senkrechtes Fensterband teilt die Südfassade im Verhältnis zwei zu eins, was im Erdgeschoss durch Eingang und Auffahrtstor durchbrochen wird. Ursprünglich war auf dieser Seite noch der Schriftzug „Großgarage Süd“ zu lesen. Die Nordfassade hingegen wird von der Eisen-Glas-Konstruktion geprägt, die vier Geschosse übergreift. Das riesige sprossenverglaste Fenster überträgt seine Form auf den Oberlichtaufbau, der als Mansarddach die Halle überspannt.

Anders als viele moderne Großgaragen, blieb die Hallesche Anlage im Krieg verschont. Jedoch be-

gann in den 1950er Jahren bereits ihr Niedergang. Die Tankstelle schloss man ein den 1960er Jahren als unrentabel. Als der Aufzug vom TÜV 1992 gesperrt wurde, stellte auch die Großgarage ihren Betrieb ein. Der Wert des langsam verfallenden Bauwerks wurde vom „Bauverein Halle & Leuna eG“ erkannt, der 2007 mit der **Sanierung** begann.

Alte Technik neu erschlossen

Bis 2012 wurden das marode Dach komplett erneuert, die in Mitleidenschaft gezogene Stahlkonstruktion saniert, teils erneuert oder verstärkt. Originalgetreu wiederaufgebaut, bewahrte die Dachkonstruktion ihre für das Neue Bauen typische Leichtigkeit und Lichtdurchlässigkeit. Darüber hinaus wurden alter Putz und schadhaftes Mauerwerk abgetragen und ersetzt.

Die sichtbarste Veränderung bildet der moderne Anbau mit spindelförmiger Rampe. Nötig wurde diese neue Erschließung,



Heute fügt sich an die moderne Großgarage ein zeitgenössischer Rampenbau (Bild: Sika Deutschland GmbH)

weil das historische Aufzug-Schiebebühnen-System nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden konnte. Dennoch blieben die Schiebebühnen und ihre Technik erhalten – auch wenn man sie heute nur noch per Hand bewegen kann. Nach denkmalpflegerischen Vorgaben wurden außerdem die ersten drei Parkboxen einer Reihe mit den sanierten ursprünglichen Rolltoren versehen.

Födersysteme mit Flair



Wenn auch funktionslos, blieben viele Details der Schiebebühnentechnik erhalten (Bild: Sika Deutschland GmbH)

Heute wird in den historischen Parkbuchten des Lichthofs nicht mehr geparkt – nur noch im historischen Anbau, erschlossen durch die neue Spindelauffahrt. Auf den oberen Etagen hat man einige Stellplätze stillgelegt, so dass noch 88 Parkboxen zur Verfügung stehen. Boxen in der unteren Etage können für Ausstellungen angemietet werden.

Kleine Einschränkungen mussten für den Brandschutz in Kauf genommen werden: Man überzog die senkrechten Träger der Halle mit Beton und entfernte die Holzdielen der Übergänge. Die Flächen zwischen den Stellplätzen, vor allem die Halle, werden heute gerne für Veranstaltungen genutzt. Denn mit viel Flair zeigt die Großgarage weiterhin ihre angestammte Nutzung – auch durch viele liebevoll erhaltene Details des besonderen Aufzug-Schiebebühnen-Systems.

stammte Nutzung – auch durch viele liebevoll erhaltene Details des besonderen Aufzug-Schiebebühnen-Systems.

Rundgang

Werfen Sie mit Sarah Huke – und Bildern der [Sika Deutschland GmbH](#) – einen Blick in die restaurierte Großgarage Halle Süd.



moderneREGIONAL

Hamburger Baumeister und ihr Wohnhaus



Skulpturale Treppen aus Beton

von **Alexandra Apfelbaum** (Heft 14/3)

„Der Beton gibt die getreuesten Abgüsse. Vielleicht noch getreuer als Bronze, und ist daher besonders geeignet, die Absicht des Bildhauers wiederzugeben.“ **Le Corbusier** hat mit diesen Worten nicht nur der Ästhetik und Wahrhaftigkeit des Betons gehuldigt, sondern ihn zum Material der bildenden Kunst schlechthin erhoben. Dieser besondere Baustoff sollte schließlich wie kein anderer die moderne Architektur prägen. Beton faszinierte durch seine konstruktiven und formalen Möglichkeiten ebenso wie durch seine breitgefächerten Ausdrucksmittel. Kein anderes Material vermochte es, Schwere und Grazie, Wucht und Eleganz so in sich zu vereinen.



Marl, Rathaus, Aufgang zum Sitzungssaal (1964-65, Van den Broek & Bakema) (Bild: Moritz Kappen)

Plastische Architektur

Besonders in der späten deutschen Nachkriegsmoderne wurden zahlreiche Bauten völlig aus Beton durchgebildet. Ihre Architektur war außen wie innen durch Sichtbeton gekennzeichnet. Das Material entwickelte dabei – auf eine internationale **brutalistische** Weise – eine lastende Körperlichkeit und starke Plastizität.

Dabei bildeten sich fast schon zwangsläufig viele Detaillösungen heraus, die eine bildnerische Entwurfsarbeit einforderten und tatsächlich auch erhielten. Vor allem bei Details wie Dächern, Brüstungen und Treppenkörpern offenbarte der Baustoff Beton seine gesamte Ausdruckskraft. Das Kunstvolle lag nicht nur im Material begründet, sondern in der Form selbst: Treppen wurden zu Skulpturen.



Aachen, Einhard-Gymnasium (1973, B. Lambert) (Bild: A:AI Archiv für Architektur und Ingenieurbaukunst NRW, Nachlass B. Lambert)

Der inszenierte Weg

Als ursprüngliche Bauaufgabe war und ist die Treppe einem steten konstruktiven wie gestalterischen Wandel unterworfen. Im Verlauf ihrer Geschichte rückte die Form gegenüber der reinen Funktion oftmals in den Vordergrund. Barocke Treppenhäuser etwa wurden zur Repräsentation prachtvoll und monumental gestaltet.

Auch in den 1950er Jahren und darüber hinaus erfuhr der Treppenraum neue Aufmerksamkeit. Die Architekten stellten elegante geschwungene Treppen in aufwendig gestaltete Zentralräume. Mit farbigen Glasfenstern, Mosaiken, Terrazzoböden und filigranen Messinggeländern blieben die Treppen selbst jedoch eher körperlos. Sie stellten vielmehr einen inszenierten Weg dar, um den Blick des Betrachters zu lenken.

Die Treppe in der Fassade

In der späten Nachkriegsmoderne der 1960er und 1970er Jahre verschob sich schließlich das Interesse vom Treppenraum auf den Treppenkörper. Es entstand eine Vielzahl von Massivtreppen aus Sichtbeton, die sich zu einem zentralen Gestaltungselement vieler Innenräume und Fassaden. Der Architekt **Carlo Scarpa** beispielsweise verwendete das Treppmotiv schon beinahe inflationär als stilisiertes plastisches Schmuckelement.

So zeigen sich z. B. am Friedhof Brion in San Vito d'Altivole (1970-73) innen wie außen zahlreiche Treppen – mit und ohne Funktion. Auch außenliegende Treppenkörper- und -türme dieser Zeit wurden stark plastisch durchgebildet. Eine Geste, die über den rein funktionalen oder technischen Einsatz des Baumaterials Beton



Friedhof Brion in San Vito d'Altivole (1969-78, C. Scarpa) (Bild: C. Schroeder-Heiermann)

hinausgeht und die Treppe als skulpturales Fassaden- und Bauelement inszeniert.

Eine besondere Bedeutung weist **Gottfried Böhm** der Treppe in der Fassade seines betonsichtigen Bensberger Rathauses (1962-72) zu. Nur bis zum fünften Geschoss ist der plastisch gestaltete Treppenturm tatsächlich zum Auf- und Abstieg nutzbar. Alles darüberliegende ist somit reine „Skulptur“. Der Zahnschnitt der Treppe und die ausgeprägte Turmspitze verstärken – im schalungsrauen reliefartigen Sichtbeton – das Spiel von Licht und Schatten, Tiefe und Flächigkeit.

Die Monumentalplastik im Innenraum



Bochum, Universitätsbibliothek (1972-74, B. Lambert) (Bild: Universitätsarchiv Bochum, Dep. Staatl. Bauamt Bochum 02, 74.0640, Foto: H. Lohoff)

In den monolithischen Betonarchitekturen der späten Nachkriegsmoderne entstanden große, zentrale, nutzungs offene Hallen. In diesen lichtdurchfluteten Großräumen erhoben sich die Haupttreppen nun wie Monumentalplastiken. Die Treppe der Universitätsbibliothek Bochum (1972-74) von **Bruno Lambert**, die zu den Büchermagazinen führt, bildet das struktur- und sinngebende Element ihres Gebäudes.

Doch die zentral platzierte Massivtreppe ist weit mehr als ein reines Erschließungselement. Sie ermöglicht es dem Bibliotheksnutzer, das Gebäude in seiner Gliederung zu erfassen und sich in ihm durch vielfältige Ausblicke besser zu orientieren. Freitragend ausgeführt und mit einer betonten Untersicht versehen, konnte Lambert ihren plastischen Ausdruck besonders herausheben. Die rohe Materialität des Sichtbetons und eine leichte Überdimensionierung trugen gemeinsam zu einer klaren Formensprache bei, die mit ihrer Licht-Schattenwirkung noch heute einen visuellen Mehrwert für den Raum darstellt.

Solche plastisch ausgebildeten Treppenanlagen – wie beispielsweise in der Universität St. Gallen

(1959-1963, mit Otto und Zwimfer) des Schweizer Architekten und Bildhauers **Walter M. Förderer** oder auch in der Berufsschule in Ostendorf (1965-1969) von Bruno Lambert – werden noch stärker als Treppentürme durch ihre umgebende Architektur als Skulpturen inszeniert. Ihre Belichtung erfolgt nicht ausschließlich über Oberlichter, sondern z. B. in Ostendorf zusätzlich über eine zweiseitige Vollverglasung oder über weitere, in die Betonschalung eingebundene Lichtquellen.

„Es kommt drauf an, was man draus macht“

Welche Qualitäten die „Treppen-Skulpturen“ der späten Nachkriegszeit auch heute noch aufweisen, zeigen sensibel durchgeführte Sanierungen: von der Pädagogischen Akademie in Graz-Eggenberg (**Günther Domenig** und Eilfried Huth) bis zur hier bereits beschriebenen Universität St. Gallen. In beiden Fällen wird eine eindrucksvolle Eingangshalle von einer freitragenden, skulpturalen Betontreppe geprägt. Sie stellen eine baukünstlerische Lösung dar, die auch nach der Sanierung das architektonische Gesamtgefüge belebt. So lässt sich heute erleben, was ein Slogan der Zementindustrie in den 1970er Jahren verhiess: „Beton – es kommt drauf an, was man draus macht.“



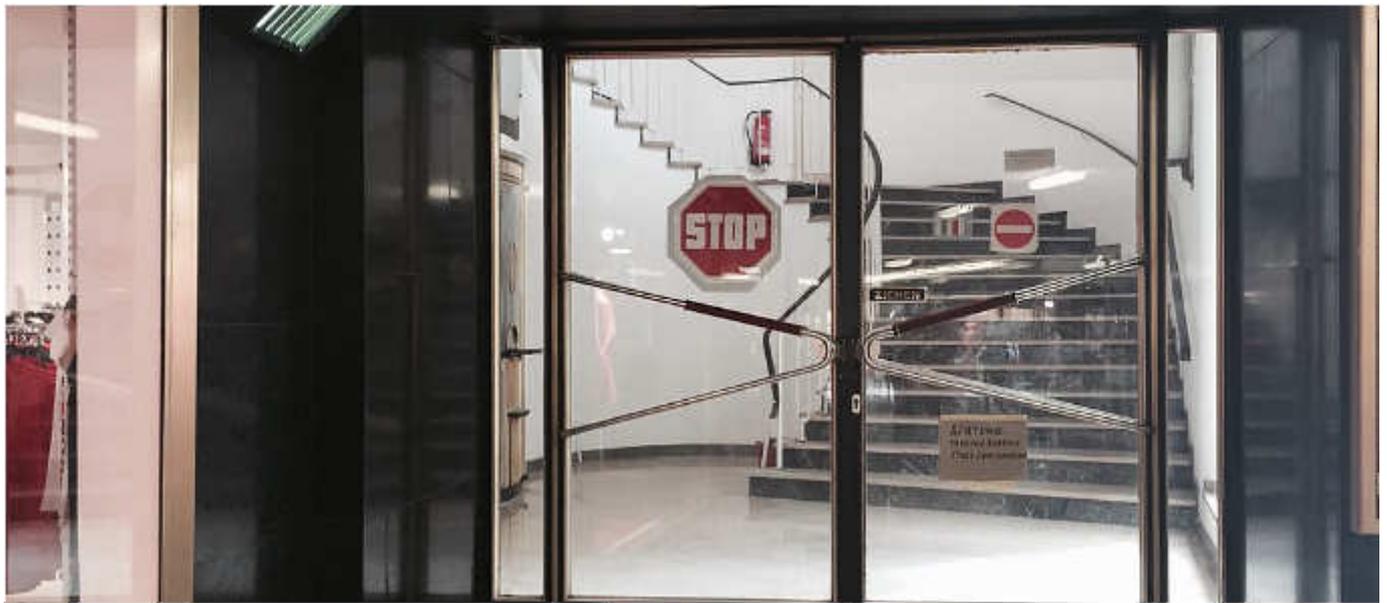
Universität St. Gallen, Treppe im Hauptgebäude nach der Sanierung (2011, architekten: rlc ag) (Bild: H. Schiess)

Rungang

Gehen Sie mit Alexandra Apfelbaum Treppensteigen – skulptural natürlich.



moderneREGIONAL



Treppen-Häuser – die Schering AG

von **Andreas Baudisch** (Heft 14/3)



Das neue Gesicht des Unternehmens: das Verwaltungsgebäude der Schering AG in der Müllerstraße 170/171 (Bild: Schering Archiv, Boyer AG, um 1965)

In Berlin gehörte die ehemalige **Schering AG** – nach den umfassenden Kriegszerstörungen und der sich abzeichnenden politischen Insellage – zu den wenigen Unternehmen, die an ihrem Gründungsstandort blieben. Mit alliierter Unterstützung konnte Schering die Produktion früh wieder aufnehmen. Nach Enttrümmerung und Reparaturen begannen im Frühjahr 1950 die Arbeiten für ein neues Fabrikationsgebäude. Und im Spätsommer desselben Jahres wurde bereits der Grundstein für das Verwaltungsgebäude an der Müllerstraße 170/171 gelegt.

1953 – notwendiges Raster

Als neues Gesicht des Unternehmens entstand ein sechs- bis achtgeschossiger Verwaltungsbau: ein verputztes Stahlbetonskelett mit gelblichen Fliesen in den Brüstungen, großzügigen Fensterbändern und zuoberst dem Firmenschriftzug. Unter Heinz Glowinski und Heinz Rausendorff entwarf die hauseigene Bauabteilung eine gegliederte Rasterfassade. Der mittlere Bereich – besonders ausgezeichnet durch dichte senkrechte

Bänder – diente im Erdgeschoss als Einfahrt sowie als zentraler Eingang ins Firmengelände.



Reine Funktion: der Haupteingang des Verwaltungsgebäudes der Schering AG (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1953)

tionale Zusätze, die nicht besonders inszeniert werden.

Eine vierstufige Treppe leitet über eine Zweiflügeltür in den kleinen Empfangsbereich. Von dort wurden die Räume horizontal über zweihüftige Flure erschlossen. Vertikal standen ein weiß gefliestes Treppenhaus und ein holzverkleideter Paternoster bereit. Dieser Kern befindet sich bis heute in der ersten Achse nördlich des Mittelteils.

Ausgehend vom konstruktiven Gerüst legt sich die Rasterfassade geschlossen über den Baukörper. Erst auf der Gebäuderückseite, Richtung Firmengelände, zeichnet sich das Treppenhaus durch vertikale Bänder und Glasbausteine ab. Somit ist die innere Erschließung an der Hauptfassade Richtung Müllerstraße nicht abzulesen. Die Bewegungsräume – Eingangsbereich, Treppenhaus und Fahrstuhl – bleiben rein funktionale

1958 – gläserne Offenheit

Ganz anders stellt sich das Treppenhaus der Mikrobiologie auf dem Charlottenburger Werksgelände an der Max-Dohrn-Straße 8-10 dar. Zwischen 1957 und 1958 von **Gerhard Fritsche** errichtet, war das Gebäude Teil einer ursprünglich geplanten Dreiflügelanlage. Ihre Trakte sollten durch zwei große vollverglaste Treppenhäuser miteinander verbunden werden. Nachdem nur ein Teil-Flügel fertiggestellt werden konnte, bildete das Treppenhaus unverhofft eine isolierte prominente Eingangssituation aus.

Eingefasst von hell verklinkerten Wänden, gibt die filigran metallgerahmte Glasfläche den Blick auf die zweiläufige Treppenanlage frei. Verputzte Betondecken, Granitfliesenfußboden, Messingscheuerleisten und weiß lackierte Eisengeländer mit schwarzen Kunststoffhandläufen entsprechen der kühlen Eleganz der Zeit. Dass die Treppenanlage über ihre Funktion hinaus als eigenständiges Bauglied betont wurde, zeugt vom gesteigerten Gestaltungswillen der Berliner Schering AG.



Gläserne Eleganz: das Treppenhaus des Mikrobiologischen Betriebs im Charlotten-

tenburger Schering Werk (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1959)

1978 – Organisation der Form



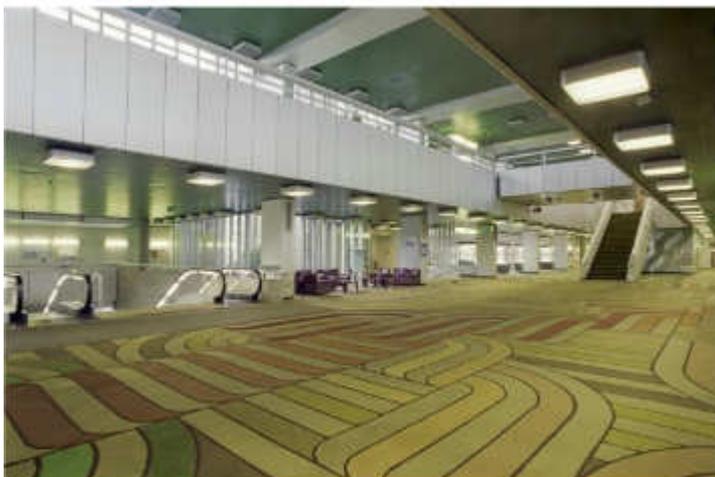
Die zwei Türme am Weddingplatz: Erweiterungsbauten für Forschung und Verwaltung an der Kreuzung Müller-/Sellerstraße (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, Postkarte, 1976)

als „Decks“ angelegt – sie finden ein berühmtes Vorbild in der „rue commerciale“ der **Unité d'Habitation** Le Corbusiers. Etwas zurückgesetzt und vollständig verglast, zeichnen sich diese Geschosse als Kommunikations- und Verteiler-Ebenen ab. Richtung Norden überbrückt das zweite Obergeschoss zudem die Fennstraße durch eine sichtbare Stahlfachwerkkonstruktion, die vier weitere Bürogeschosse trägt. Der bandartige Baukörper wird so an das alte Firmengelände angebunden.

Zwischen 1969 und 1978 wurde das Firmengelände der ehemaligen Schering AG an der Müllerstraße völlig neu gestaltet: Die **Architekten-gemeinschaft Kiemle, Kreidt und Partner** verwirklichte Erweiterungsbauten für Forschung und Verwaltung. Zu ihrem Hauptthema wurde die Bewegung. Die beiden weithin sichtbaren Treppenhaus- und Fahrstuhltürme, in die das 15-geschossige Verwaltungshochhaus an der Müllerstraße eingehängt ist, bestimmen den Baukörper. Gleichsam wurde mit dem 13-geschossigen Forschungsgebäude an der Fennstraße verfahren – nur dient das nach außen verlagerte Fluchttreppenhaus nicht der Statik.

Des Weiteren werden die inneren Verkehrssysteme horizontal betont. Das zweite Obergeschoss des Verwaltungsgebäudes sowie die Konferenzetage im achten Obergeschoss sind

1978 – Führung und Leitsysteme



Verteiler für den Personenverkehr: das Foyer des

Seitlich betritt man den quergelagerten Baukörper von der Müllerstraße durch einen kleinen Haupteingang mit zwei Drehtüren. Rolltreppen führen aus einem schmalen Empfangsbereich in ein großzügiges Foyer, das sich über zwei Geschosse erstreckt und als zentraler Verkehrsraum dient. Den Nutzern werden hier die verschiedenen Möglichkeiten der Erschließung zur Wahl gestellt.

Das Foyer wird geprägt von galvanisierten Kunststoff-Paneelen, einem großformatigen Aluminium-Relief und einem

Verwaltungsgebäudes der Schering AG (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1999)

big gestaltete Geschosse und eigens entwickelte Piktogramme wird somit die Verkehrsführung im Gebäude geregelt.

Daneben verfügt der neue Firmensitz über eine seinerzeit hochmoderne „Teletift“-Anlage: Sie transportierte Akten und Dokumente zwischen den Abteilungen. Fortschritte in der Firmenlogistik, den Informationswissenschaften und der Organisationstheorie prägen somit – stärker als noch zwanzig Jahre zuvor – die äußere und innere Auffassung des Baukörpers. Das Thema Bewegung wird nun in der Architektur zentral sichtbar.

1953-2014 – vom Funktions- zum Bedeutungsträger

Die nach dem Krieg durchgängig gewachsenen Schering-Werke stehen beispielhaft für die Inszenierung von Erschließungssystemen im Industrie- und Verwaltungsbau. Noch 1953 legte sich der moderne Funktionalismus wie ein starres Gerüst über die innere Struktur der Schering-Bauten. Dies wurde z. B. mit dem Treppenhaus 1958 behutsam aufgelockert. Bis 1978 kehrte Schering dann spätbrutalistisch ihre inneren Verkehrselemente als Bedeutungsträger nach außen.

Bis heute blieben die drei hier vorgestellten Schering-Bauten formal und funktional unverändert. Teletift, Leitsystem und Foyer-Teppich mussten zwar 2005/06 neuen Anforderungen weichen. Dennoch liefern die Bauwerke weiterhin ein reifes Zeugnis für die architektonische Mobilisierung der Nachkriegsmoderne.



Unterwegs zum Bedeutungsträger: das Treppenhaus der Mikrobiologie des Charlottenburger Schering-Werks (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1959)

Rundgang

Begleiten Sie Andreas Baudisch – mit Bildern von Schering Archiv, Bayern AG – auf einen Gang durch die Bauten der ehemaligen Berliner Schering AG.



Literatur

Buttlar, Adrian von u. a. (Hg.), Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979, Berlin 2013

Hillmann, Roman, Die erste Nachkriegsmoderne – Ästhetik und Wahrnehmung der westdeutschen Architektur 1945-63, Petersberg 2011

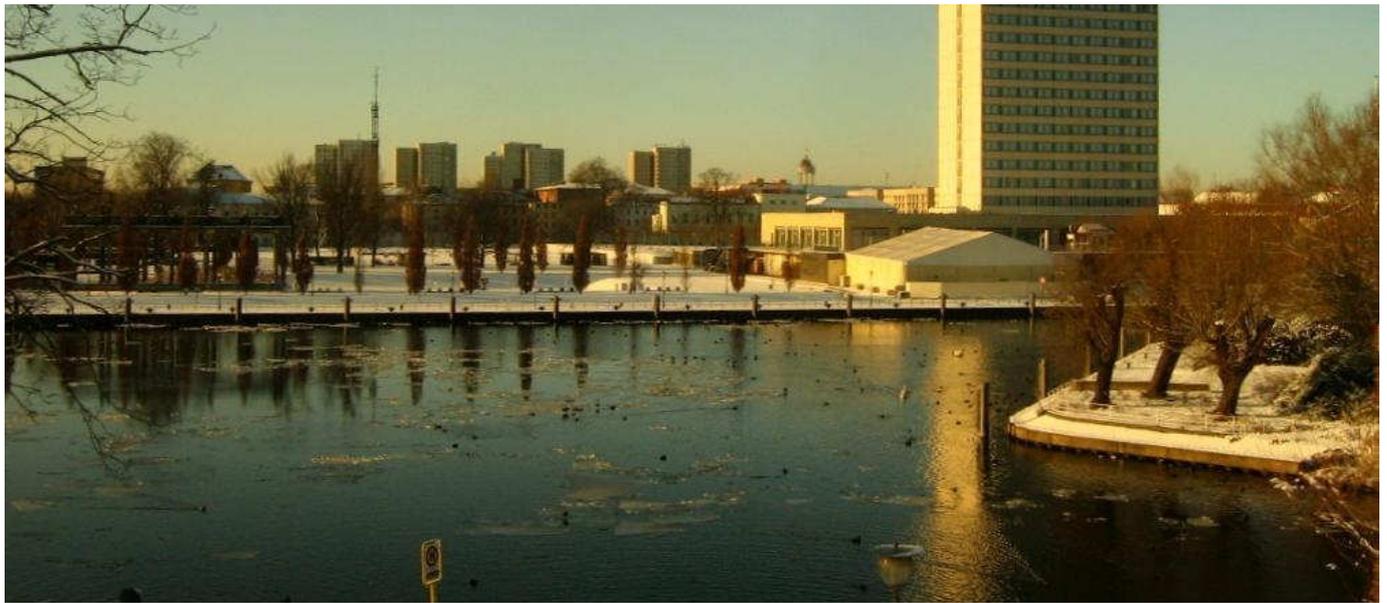
Pehnt, Wolfgang, Deutsche Architektur seit 1900, München 2005

Aus Berlin in alle Welt – Die Schering AG 1949-1971, hg. von der Schering Aktiengesellschaft, Berlin 1998

Banham, Reyner, Brutalismus in der Architektur – Ethik oder Ästhetik? Stuttgart 1966



moderneREGIONAL



Treppen-Häuser – die Schering AG

von **Andreas Baudisch** (Heft 14/3)



Das neue Gesicht des Unternehmens: das Verwaltungsgebäude der Schering AG in der Müllerstraße 170/171 (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, um 1965)

In Berlin gehörte die ehemalige **Schering AG** – nach den umfassenden Kriegszerstörungen und der sich abzeichnenden politischen Insellage – zu den wenigen Unternehmen, die an ihrem Gründungsstandort blieben. Mit alliierter Unterstützung konnte Schering die Produktion früh wieder aufnehmen. Nach Enttrümmerung und Reparaturen begannen im Frühjahr 1950 die Arbeiten für ein neues Fabrikationsgebäude. Und im Spätsommer desselben Jahres wurde bereits der Grundstein für das Verwaltungsgebäude an der Müllerstraße 170/171 gelegt.

1953 – notwendiges Raster

Als neues Gesicht des Unternehmens entstand ein sechs- bis achtgeschossiger Verwaltungsbau: ein verputztes Stahlbetonskelett mit gelblichen Fliesen in den Brüstungen, großzügigen Fensterbändern und zuoberst dem Firmenschriftzug. Unter Heinz Glowinski und Heinz Rausendorff entwarf die hauseigene Bauabteilung eine gegliederte Rasterfassade. Der mittlere Bereich – besonders ausgezeichnet durch dichte senkrechte

Bänder – diente im Erdgeschoss als Einfahrt sowie als zentraler Eingang ins Firmengelände.



Reine Funktion: der Haupteingang des Verwaltungsgebäudes der Schering AG (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1953)

Eine vierstufige Treppe leitet über eine Zweiflügeltür in den kleinen Empfangsbereich. Von dort wurden die Räume horizontal über zweihüftige Flure erschlossen. Vertikal standen ein weiß gefliestes Treppenhaus und ein holzverkleideter Paternoster bereit. Dieser Kern befindet sich bis heute in der ersten Achse nördlich des Mittelteils.

Ausgehend vom konstruktiven Gerüst legt sich die Rasterfassade geschlossen über den Baukörper. Erst auf der Gebäuderückseite, Richtung Firmengelände, zeichnet sich das Treppenhaus durch vertikale Bänder und Glasbausteine ab. Somit ist die innere Erschließung an der Hauptfassade Richtung Müllerstraße nicht abzulesen. Die Bewegungsräume – Eingangsbereich, Treppenhaus und Fahrstuhl – bleiben rein funktionale Zusätze, die nicht besonders inszeniert werden.

1958 – gläserne Offenheit

Ganz anders stellt sich das Treppenhaus der Mikrobiologie auf dem Charlottenburger Werks Gelände an der Max-Dohrn-Straße 8-10 dar. Zwischen 1957 und 1958 von **Gerhard Fritsche** errichtet, war das Gebäude Teil einer ursprünglich geplanten Dreiflügelanlage. Ihre Trakte sollten durch zwei große vollverglaste Treppenhäuser miteinander verbunden werden. Nachdem nur ein Teil-Flügel fertiggestellt werden konnte, bildete das Treppenhaus unverhofft eine isolierte prominente Eingangssituation aus.

Eingefasst von hell verlinkerten Wänden, gibt die filigran metallgerahmte Glasfläche den Blick auf die zweiläufige Treppenanlage frei. Verputzte Betondecken, Granitfliesenfußboden, Messingscheuerleisten und weiß lackierte Eisengeländer mit schwarzen Kunststoffhandläufen entsprechen der kühlen Eleganz der Zeit. Dass die Treppenanlage über ihre Funktion hinaus als eigenständiges Bauglied betont wurde, zeugt vom gesteigerten Gestaltungswillen der Berliner Schering AG.



Gläserne Eleganz: das Treppenhaus des Mikrobiologischen Betriebs im Charlotten-

tenburger Schering Werk (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1959)

1978 – Organisation der Form



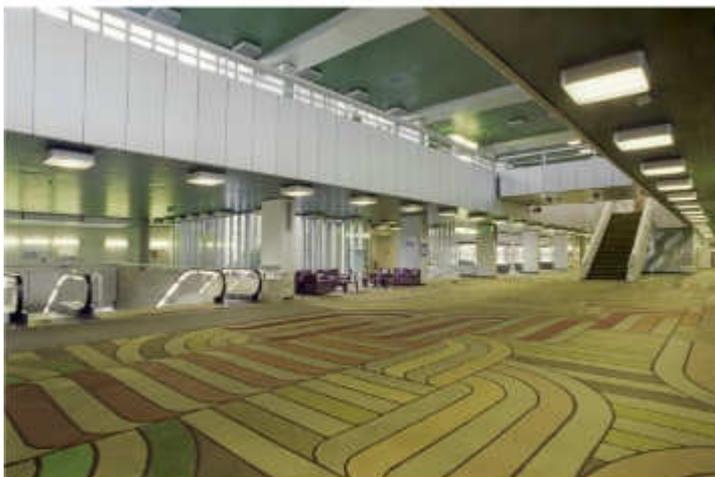
Die zwei Türme am Weddingplatz: Erweiterungsbauten für Forschung und Verwaltung an der Kreuzung Müller-/Sellerstraße (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, Postkarte, 1976)

als „Decks“ angelegt – sie finden ein berühmtes Vorbild in der „rue commerciale“ der **Unité d'Habitation** Le Corbusiers. Etwas zurückgesetzt und vollständig verglast, zeichnen sich diese Geschosse als Kommunikations- und Verteiler-Ebenen ab. Richtung Norden überbrückt das zweite Obergeschoss zudem die Fennstraße durch eine sichtbare Stahlfachwerkkonstruktion, die vier weitere Bürogeschosse trägt. Der bandartige Baukörper wird so an das alte Firmengelände angebunden.

Zwischen 1969 und 1978 wurde das Firmengelände der ehemaligen Schering AG an der Müllerstraße völlig neu gestaltet: Die **Architektengemeinschaft Kiemle, Kreidt und Partner** verwirklichte Erweiterungsbauten für Forschung und Verwaltung. Zu ihrem Hauptthema wurde die Bewegung. Die beiden weithin sichtbaren Treppenhaus- und Fahrstuhltürme, in die das 15-geschossige Verwaltungshochhaus an der Müllerstraße eingehängt ist, bestimmen den Baukörper. Gleichsam wurde mit dem 13-geschossigen Forschungsgebäude an der Fennstraße verfahren – nur dient das nach außen verlagerte Fluchttreppenhaus nicht der Statik.

Des Weiteren werden die inneren Verkehrssysteme horizontal betont. Das zweite Obergeschoss des Verwaltungsgebäudes sowie die Konferenzetage im achten Obergeschoss sind

1978 – Führung und Leitsysteme



Verteiler für den Personenverkehr: das Foyer des

Seitlich betritt man den quergelagerten Baukörper von der Müllerstraße durch einen kleinen Haupteingang mit zwei Drehtüren. Rolltreppen führen aus einem schmalen Empfangsbereich in ein großzügiges Foyer, das sich über zwei Geschosse erstreckt und als zentraler Verkehrsraum dient. Den Nutzern werden hier die verschiedenen Möglichkeiten der Erschließung zur Wahl gestellt.

Das Foyer wird geprägt von galvanisierten Kunststoff-Paneelen, einem großformatigen Aluminium-Relief und einem

Verwaltungsgebäudes der Schering AG (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1999)

big gestaltete Geschosse und eigens entwickelte Piktogramme wird somit die Verkehrsführung im Gebäude geregelt.

Daneben verfügt der neue Firmensitz über eine seinerzeit hochmoderne „Telelift“-Anlage: Sie transportierte Akten und Dokumente zwischen den Abteilungen. Fortschritte in der Firmenlogistik, den Informationswissenschaften und der Organisationstheorie prägen somit – stärker als noch zwanzig Jahre zuvor – die äußere und innere Auffassung des Baukörpers. Das Thema Bewegung wird nun in der Architektur zentral sichtbar.

1953-2014 – vom Funktions- zum Bedeutungsträger

Die nach dem Krieg durchgängig gewachsenen Schering-Werke stehen beispielhaft für die Inszenierung von Erschließungssystemen im Industrie- und Verwaltungsbau. Noch 1953 legte sich der moderne Funktionalismus wie ein starres Gerüst über die innere Struktur der Schering-Bauten. Dies wurde z. B. mit dem Treppenhaus 1958 behutsam aufgelockert. Bis 1978 kehrte Schering dann spätbrutalistisch ihre inneren Verkehrselemente als Bedeutungsträger nach außen.

Bis heute blieben die drei hier vorgestellten Schering-Bauten formal und funktional unverändert. Telelift, Leitsystem und Foyer-Teppich mussten zwar 2005/06 neuen Anforderungen weichen. Dennoch liefern die Bauwerke weiterhin ein reifes Zeugnis für die architektonische Mobilisierung der Nachkriegsmoderne.



Unterwegs zum Bedeutungsträger: das Treppenhaus der Mikrobiologie des Charlottenburger Schering-Werks (Bild: Schering Archiv, Bayer AG, 1959)

Rundgang

Begleiten Sie Andreas Baudisch – mit Bildern von Schering Archiv, Bayern AG – auf einen Gang durch die Bauten der ehemaligen Berliner Schering AG.



Literatur

Buttlar, Adrian von u. a. (Hg.), Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979, Berlin 2013

Hillmann, Roman, Die erste Nachkriegsmoderne – Ästhetik und Wahrnehmung der westdeutschen Architektur 1945-63, Petersberg 2011

Pehnt, Wolfgang, Deutsche Architektur seit 1900, München 2005

Aus Berlin in alle Welt – Die Schering AG 1949-1971, hg. von der Schering Aktiengesellschaft, Berlin 1998

Banham, Reyner, Brutalismus in der Architektur – Ethik oder Ästhetik? Stuttgart 1966



moderneREGIONAL



(Kein) Lift uns Utopische? Ungebautes!

von **Michael Wiederspahn** (Heft 14/3)

Im starren Korsett rigider Sicherheitsbestimmungen, über-(DIN-)normierter Regelwerke und technischer Richtlinien bleibt naturgemäß kaum Platz für Utopien. Der Spielraum ist begrenzt, der Zweck klar definiert: Ein Aufzug dient dem Vertikaltransport. Und so wird er meist wie ein (baulich) notwendiger Erfüllungsgehilfe behandelt und in den austeienden Kern des (Hoch-)Hauses verbannt, was ebenso einfach wie langweilig ist.

Dennoch gab und gibt es durchaus Versuche, dieses offenbar ungeliebte Verkehrsmittel auch als architektonische Herausforderung zu begreifen. Bis auf wenige (realisierte) Ausnahmen entzünden sich solche Ideen aber vor allem an visionären Großprojekten, weil deren Verwirklichung ja primär von der Entwicklung oder eben Erfindung eines geeigneten Erschließungssystems abhängt.



N. Grimshaw, Ludwig Erhard-Haus, Berlin (1994-98) (© N. Grimshaw/Otis GmbH & Co. OHG)

„Schlangen aus Eisen und Glas“

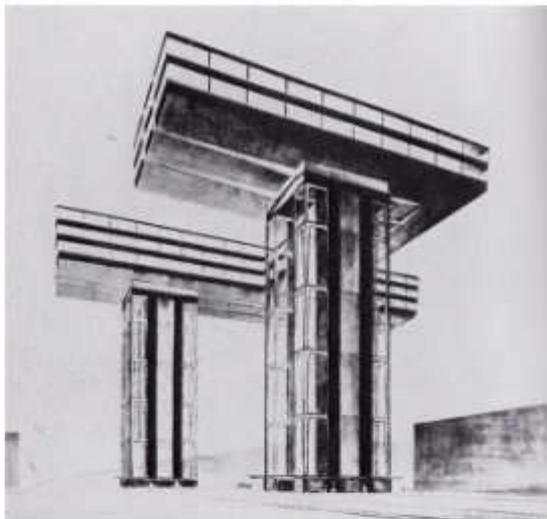
Dank Eisenbeton und Stahlskelett, der Entdeckung des elektrodynamischen Prinzips und der Funktionsweise von Treib-
scheibe wie automatischer Fallbremse klettern die Gebäude
seit Ende des 19. Jahrhunderts in schwindelerregende Hö-
hen. Und so werden aus den frühen „Turmhäusern“ zunächst
„Elevator-Buildings“, um später als „Skyscrapers“ die Wolken
zu durchstoßen. Phantasien wie die „Vertikale Stadt“ (1908)
von Charles Lamb oder Wenzel Habliks „Luftkolonie“ (1908)
sind zwei der damaligen Ausprägungen jener uralten Seh-
sucht des Menschen nach Eroberung himmlischer Räume.

Den Fahrstuhl aus seinem dunklen Schacht zu befreien, ge-
lingt allerdings erst **Antonio Sant'Elia**. In seiner nie verwirk-
lichten „Città Nouva“ (1914) – einer zergliederten Megapolis
aus terrassierten Hochhäusern – winden sich Aufzüge an den
Fassaden „wie Schlangen aus Eisen und Glas“ empor. In
Kombination mit Laufbändern sowie Schienenfahrzeugen in
den Straßen sorgen sie für Rhythmus und Mobilität der (futu-
ristischen) Stadtbewohner



*Antonio Sant'Elia, „Città Nuova“
(1914) (© aus: Lampugnani, V. M.,
Antonio Sant'Elia. Gezeichnete Ar-
chitektur, München 1992)*

Metaphern des Fortschritts



*El Lissitzky „Wolkenbügel“ (1923–25) (©
aus: El Lissitzky, Russland. Die Rekon-
struktion der Architektur in der So-
wjetunion (Neues Bauen in der Welt
1), Wien 1930)*

Einen nicht weniger spektakulären Akzent setzen **El Lis-
sitzky** und **Mart Stam** mit dem berühmten „Wolkenbü-
gel“ (1923–25) dessen auskragende Stahlkonstruktion
auf drei riesigen Stützen von geringer Grundfläche ruht.
Als Vertikalkorridore ausgebildet, beherbergen diese
Tragelemente 24 offene Paternoster- und Fahrstuhl-
schächte. Genau wie die an drei oder vier Seiten verglas-
ten Kabinen bieten sie ein Maximum an Lichtdurchläs-
sigkeit, weshalb Mechanik und Seile erstmals weitge-
hend sichtbar bleiben.

Wie überhaupt der Konstruktivismus sowjetischer Her-
kunft viele Anregungen, eine Fülle neuer Impulse liefert.
Das zeigt sich unter anderem an zwei Wettbewerbspro-
jekten von Alexander und Viktor Wesnin, dem „Verlags-
gebäude für die Leningrader Prawda“ (1924) und dem
„Volkskommissariat für die Schwerindustrie“ (Moskau,
1934). Der Aufzug gerät hier zur Metapher des Fort-
schritts: Vermeintlich schwerelos gleitet er entlang der
Senkrechten, wobei ihm Umwehungen aus filigranen
Metallgerippen oder imposante Glasröhren die Rich-

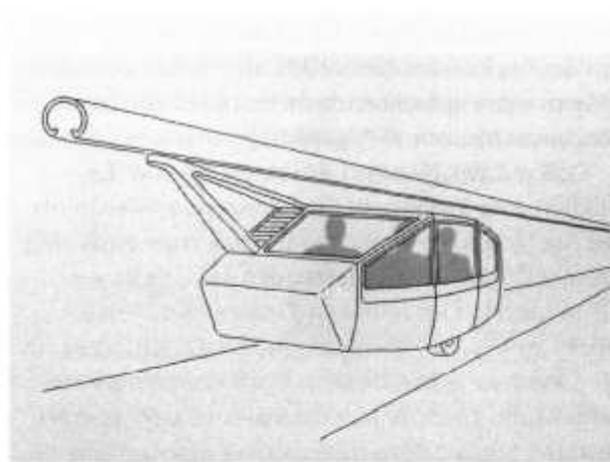
tung weisen.

Bewegende Perspektiven

Ähnlich visionär sind die später entwickelten Utopien der englischen Gruppe **Archigram** oder der japanischen **Metabolisten**. Der Sputnik- oder High-Tech-Ästhetik verpflichtet, mutieren jetzt ganze Städte zu Maschinen aus Raumkapseln, mobilen Gebäuden, Hebekränen und Robotern, die sich selbst bewegen. Neben und nach **Wilhelm Holzbauers** „Hubschrauberbürohochhaus“ (1961) verheißen solche Megastrukturen wie die „Walking City“ (1964) und die „Plug-in City“ (1964–66) von Archigram, die „Floating City“-Projekte (1960–76) von **Kiyonori Kikutake**, die „Helix City“ (1961) von **Kisho Kurokawa** oder **Arata Isozakis** „City in the Air“ (1962) nur schrankenloses Wachstum. Mit innovativen Aufzugsideen können sie freilich nicht aufwarten.

Das zentrale Problem der Beförderung gewaltiger Menschenmassen löst **Fritz Haller** hingegen ebenso geschickt wie mehrdimensional. Seine „Totale Stadt“ (1968) für 120 Millionen Bewohner durchströmen nämlich Trägerautomaten-(Leitschienen-)Bahnen als skurrile Mischung aus Sessellift, ICE und Transrapid.

Manche Gipfel wollen jedoch nicht erklommen werden, wie die bergigen (Hoch-)Hauslandschaften der „Metropolis of Tomorrow“ (1929) von **Hugh Ferris**, oder scheitern am Zweifel an der vorgeschlagenen Stahlskelettbauweise: Mit 400 m Höhe, 110 Geschossen und 59 Fahrstuhlschächten hätte der „Larkin Tower“ 1926 (fast) alle Rekorde gebrochen. Wiederum andere Entwürfe der Avantgarde bieten dem Aufzug schlicht keine neue Perspektive. In den genialen „Hänge-“ (1927) oder „Spindelhäusern“ (1956) von **Bodo und Heinz Rasch** dienen zum Beispiel separate Türme oder der massive Schaft als Verkehrsachse.



Fritz Haller, „A-Bahn“ (1968) (© aus: Krieger, P., Fritz Halle, in: Thesis 3/4, 1997)

Atomarer Höhenrausch

Einen Höhepunkt aller Aufzugsutopien markiert zweifelsohne „The Mile-High Illinois“ (1956) von **Frank Lloyd Wright** – und damit ein Gebäude von einer Meile oder mehr 1.600 m Höhe. Gedacht für 130.000 Bewohner auf 528 Geschossen, verfügt dieser Wolkenkrater auf jeder Seite über genau 24 Aufzugsschächte. Geplant war zudem, sie mit insgesamt 56 fünfstöckigen Gondeln und eine unbekanntem Anzahl privater Lifte zu bestücken, um jeweils 100 Insassen binnen einer Minute bis zur „Sky-Lobby“ befördern zu können.

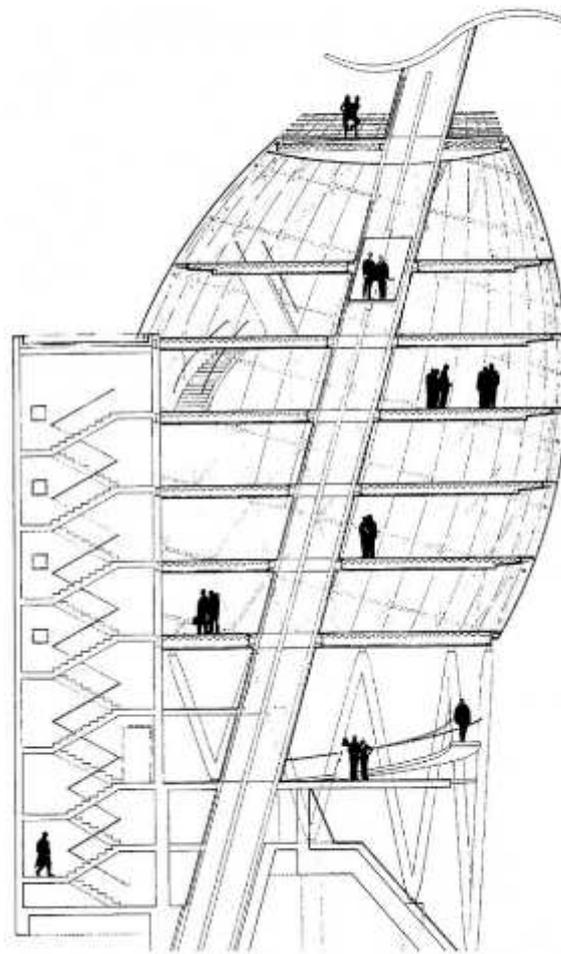
Umgerechnet ergibt das eine Transportleistung von 2 x 130.000 Personen oder eine Fahrgeschwindigkeit der einzelnen Kabinen von mehr als 100 km/h. Die senkrechten Rennbahnen würden von den atomar (!) betriebenen Aufzügen also quasi im Sekundentakt frequentiert. Die Körbe sollten im Übrigen über Zahnradspuren laufen, da ein Stahlseil in der geforderten Länge wegen seines extremen Eigengewichts unweigerlich reißen

müsste.

Visionen für Europa

Das System Lift scheint nun technisch vollendet zu sein: Plakativ verkitschte Abkömmlinge der von John Portmann in den 1970er Jahren entwickelten Panorama-Aufzüge ver(un)zieren Hotelhallen, die Fassadenreinigung mittels verschwenkbarer Lifte gehört zum Standard und mobile Feuerwehr-Aufzüge erstürmen notgedrungen so manches Haus.

Initiativen wie die „Architectural Visions for Europe“ (1994) gelten daher schon als spannender Fluchtweg: Entwürfe von fiktiven Gebäuden als Gestaltungsansatz. **Dominique Perrault** skizziert hier eine Art Riesenrad, das Autos in die Parkgarage schaufelt. **Hans Hollein** schlägt stattdessen einen Schrägaufzug vor, der in jedem Geschoss andere Grundrisskonfigurationen erlaubt. Doch erst Romuald Loegler rückt den Lift an die Grenze des Absurden, indem er ihn als frei schwebende Kugelhaube konzipiert.



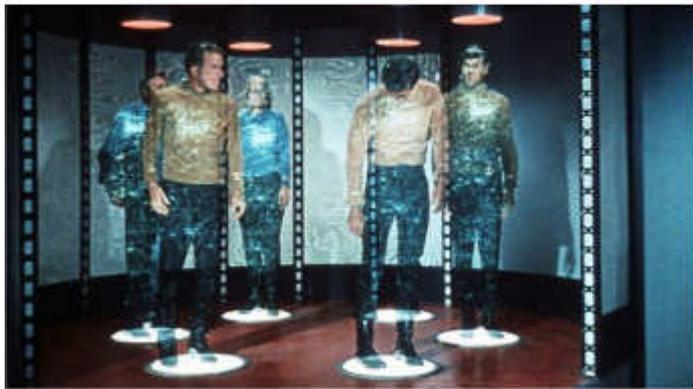
Hans Hollein, Gebäude mit Schrägaufzug (1994) (© aus: Meyhöfer, D. (Hg.), Architectural Visions for Europe, Braunschweig, Wiesbaden 1994)

Und morgen?

Zwar geistert die undatierte Idee eines Horizontalaufzugs durch die Archive, wofür wäre er jedoch geeignet? Axel Schmid's „Regenwaldbaumkronenforschungsluftschiff“ wird sich in den Straßenschluchten urbaner Hochhausgebirge wohl (ebenfalls) kaum nutzen lassen. Und Hexenbesen wie Raketentornister oder der „Dessauer Gleitbalkon“, letztlich eine Idee von Walter Gropius und Mies van der Rohe, sind leider nicht greifbar.

Muss man also künftig (weiter) in öden Kisten fahren, in einen Integralhelm schlüpfen, wie er sich im Berliner **Ludwig-Erhard-Haus** (1994–98, Nicholas Grimshaw) und dem **Stuttgarter Mercedes-Benz Museum** findet, oder in vertikal verkehrenden Cable Cars sitzen, die ein Student für „Sydney 2000“ vorgeschlagen hat?

„Beam me up ...“



Raumschiff Enterprise: „Beam me up, Scotty!“ (© www.scifiction.com)

vermeintlich virtuelle Angebote an Gewicht. Solange der Aufstieg mühselig über die Treppe oder in konventionellen Konstruktionen zu erfolgen hat, bleibt dementsprechend nur die Erinnerung an bessere Visionen – oder eben der Wunsch nach **prompter De- und Rematerialisierung**, das Fern-Sehen, um in heimeliger Atmosphäre Captain Kirk und Mister Spock zu treffen: „Beam me up, Scotty!“

Aber vielleicht ist das keine angemessene Frage (mehr). Immerhin wird seit den 1970er Jahren an einem Satelliten-Lift gearbeitet und trösten einen bisweilen Dachlandschaften mit „Infinity Pool“, wie bei Mosche Safdies „Marina Bay Sands“ in Singapur (2011), oder der Panoramablick in **Jean Nouvels** Doha-Tower-Spitze (2012).

Zur Stunde dürfte ohnehin weniger das Aufsteigen denn das Fallen zu reizen. In Zeiten des kontrollierten Absturzes beim „Bungee Jumping“ oder verschärfter „**Free Fall Tower**“-Vergnügungen gewinnen ja

Rundgang

Folgen Sie Michael Wiederspahn in die Welt der wunderbaren vertikalen Fahrzeuge.





Literatur

Ruprecht, U. u. a., Aufzug. Rauf und runter, Dortmund 1999

Lampugnani, V. M./Hartwig, L. (Hg.), Vertikal. Aufzug, Fahrtreppe, Paternoster. Eine Kulturgeschichte vom Vertikaltransport, Berlin 1994

Meyhöfer, D. (Hg.), Architectural Visions for Europe, Braunschweig, Wiesbaden 1994

Simmen, J., Drepper, U., Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung, München 1984

Strakosch, G., Vertical Transportations. Elevators and Escalators, New York 1967



moderneREGIONAL



Impressum

Verantwortlich für den Inhalt der Seite



*In der Breslauer Vorstadt
(Bild: K. Berkemann)*

moderneREGIONAL erscheint seit Mai 2014 und wird herausgegeben von Daniel Bartetzko, Karin Berkemann und Julius C. Reinsberg.

Die **Herausgeber** sind erreichbar unter: moderneREGIONAL c/o Dr. Karin Berkemann, Frankenallee 134, 60326 Frankfurt am Main, 0179/7868261, k.berkemann@moderne-regional.de, www.moderne-regional.de.

ISSN (online): 2365-0370.

HBZ-ID: HT018260134.

ZDB-ID: 1050988183.

Haftungsausschluss

1. Inhalt des Onlineangebots

Der Herausgeber übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Herausgeber, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informatio-

nen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Herausgeber kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt. Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Herausgeber behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

2. Verweise und Links

Bei direkten oder indirekten Verweisen auf fremde Webseiten (Hyperlinks), die außerhalb des Verantwortungsbereiches der Herausgeber liegen, würde eine Haftungsverpflichtung ausschließlich in dem Fall in Kraft treten, in dem die Herausgeber von den Inhalten Kenntnis haben und es ihnen technisch möglich und zumutbar wäre, die Nutzung im Falle rechtswidriger Inhalte zu verhindern. Die Herausgeber erklären hiermit ausdrücklich, dass zum Zeitpunkt der Linksetzung keine illegalen Inhalte auf den zu verlinkenden Seiten erkennbar waren. Auf die aktuelle und zukünftige Gestaltung, die Inhalte oder die Urheberschaft der verlinkten/verknüpften Seiten haben die Herausgeber keinerlei Einfluss. Deshalb distanzieren sie sich hiermit ausdrücklich von allen Inhalten aller verlinkten /verknüpften Seiten, die nach der Linksetzung verändert wurden. Diese Feststellung gilt für alle innerhalb des eigenen Internetangebotes gesetzten Links und Verweise sowie für Fremdeinträge in von den Herausgebern eingerichteten Gästebüchern, Diskussionsforen, Linkverzeichnissen, Mailinglisten und in allen anderen Formen von Datenbanken, auf deren Inhalt externe Schreibzugriffe möglich sind. Für illegale, fehlerhafte oder unvollständige Inhalte und insbesondere für Schäden, die aus der Nutzung oder Nichtnutzung solcherart dargebotener Informationen entstehen, haftet allein der Anbieter der Seite, auf welche verwiesen wurde, nicht derjenige, der über Links auf die jeweilige Veröffentlichung lediglich verweist.

3. Urheber- und Kennzeichenrecht

Für die Klärung des Urheber- und Kennzeichenrechts zeichnen die jeweils benannten Autoren der einzelnen Beiträge verantwortlich. Die Autoren sind bestrebt, in allen Publikationen die Urheberrechte der verwendeten Grafiken, Tondokumente, Videosequenzen und Texte zu beachten, von ihnen selbst erstellte Grafiken, Tondokumente, Videosequenzen und Texte zu nutzen oder auf lizenzfreie Grafiken, Tondokumente, Videosequenzen und Texte zurückzugreifen. Alle innerhalb des Internetangebotes genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichenrechts und den Besitzrechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aufgrund der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Markenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind! Das Copyright für veröffentlichte, von den Autoren selbst erstellte Objekte bleibt allein beim jeweiligen Autor des jeweiligen Beitrags. Eine Vervielfältigung oder Verwendung solcher Grafiken, Tondokumente, Videosequenzen und Texte in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Zustimmung des jeweiligen Autors nicht gestattet.

4. Datenschutz

Sofern innerhalb des Internetangebotes die Möglichkeit zur Eingabe persönlicher oder geschäftlicher Daten (Emailadressen, Namen, Anschriften) besteht, so erfolgt die Preisgabe dieser Daten seitens des Nutzers auf ausdrücklich freiwilliger Basis. Die Inanspruchnahme aller angebotenen Dienste ist – soweit technisch möglich und zumutbar – auch ohne Angabe solcher Daten bzw. unter Angabe anonymisierter Daten oder eines Pseudonyms gestattet. Die Nutzung der im Rahmen des Impressums oder vergleichbarer Angaben veröffentlichten Kontaktdaten wie Postanschriften, Telefon- und Faxnummern sowie Emailadressen durch Dritte zur Übersendung von nicht ausdrücklich angeforderten Informationen ist nicht gestattet. Rechtliche Schritte gegen die Versender von sogenannten Spam-Mails bei Verstößen gegen dieses Verbot sind ausdrücklich vorbehalten.

5. Rechtswirksamkeit dieses Haftungsausschlusses

Dieser Haftungsausschluss ist als Teil des Internetangebotes zu betrachten, von dem aus auf diese Seite verwiesen wurde. Sofern Teile oder einzelne Formulierungen dieses Textes der geltenden Rechtslage nicht, nicht mehr oder nicht vollständig entsprechen sollten, bleiben die übrigen Teile des Dokumentes in ihrem Inhalt und ihrer Gültigkeit davon unberührt.

