

Konstruktive Leichtigkeit

Joachim Dörr

1951 geboren in Stuttgart
1979 Architekturdiplom TU München
 danach Mitarbeit in den Büros von Gerkan, Marg u. Partner (Hamburg/Berlin), Hans Maurer (München)

Axel Ludolf

1949 geboren in Königssee
1979 Architekturdiplom TU München
 danach Mitarbeit in den Büros F. Hubert (München), Volker Theissen (Berlin)

Josef Wimmer

1950 geboren in Traunstein
1979 Architekturdiplom TU München
 danach Mitarbeit in den Büros Stahr und Thiele (München), Oeefein + Freund (Berlin)

seit 1983 gemeinsames Büro »Dörr Ludolf Wimmer« in Berlin

Bauten und Projekte (Auswahl)

- 1989** Jugendfreizeitheim in der Gropiusstadt, Berlin (bis 1996)
- 1990** Restaurierung und Erweiterung des S-Bahnhof Bornholmer Straße (bis 1992)
- 1991** Grünaauer Brücke, Berlin-Köpenick (bis 1999)
städtebauliche Studie zum ehemaligen Flughafen Johannisthal
- 1992** Wiederaufbau des S-Bahnhof Wedding (in Planung)
- 1993** vier Wohnhäuser in Karow-Nord (bis 1996)
- 1994** städtebaulicher Wettbewerb Landsberger Allee (2. Preis)
Wettbewerb Block 27, Potsdam (2. Preis)
- 1995** Wettbewerb Nordbrücke der Wasserstadt Oberhavel (mit Ingenieurbüro H. Fink, 1. Preis, bis 2000)
Wettbewerb Institut für Chemie, Berlin-Adlershof (2. Preis)
- 1996** baugestalterische Beratung der Stadtbahn in Berlin
Restaurierung und Neugestaltung der S-Bahnhöfe Tiergarten und Bellevue
Wettbewerb WISTA Business-Center, Berlin-Adlershof (bis 1997)
- 1999** Wettbewerb Bahnhof Papestraße (3. Preis)

Die Architekten Joachim Dörr, Axel Ludolf und Josef Wimmer sind den großen Gesten abgeneigt.

Ihre Bauten präsentieren sich so klar und verständlich, dass sich fast jeder weitere Kommentar darüber erübrigt. Dennoch verstehen es die Architekten, im sonst eher nüchternen Verkehrsbau unaufdringliche Akzente zu setzen.



WISTA Business-Center, Fotos: Stefan Wolf Lucks

Anfang der achtziger Jahre zog es die drei Architekturabsolventen aus dem Süden der Republik an die Spree, wo sie sich von der Internationalen Bauausstellung in Berlin interessante Chancen für eine urbanere Architektur erhofften. Allein die Zeit war damals jungen architektonischen Karrieren wenig zugetan; Bauaufträge waren eher rar. So stand zunächst die Arbeit in den Büros arrivierter Architekten im Vordergrund. Lange Zeit beschränkte sich die Partnerschaft

allein auf Einfamilienhäuser, Um- oder Ausbauten. Erst zu Beginn der neunziger Jahre, mit dem Bau des S-Bahnhofs Bornholmer Straße, wurde man auf die drei Architekten aufmerksam. Dort war ein neues Bahnhofsgebäude entstanden, das mit seinem graziösen Stahlfachwerk an das Gitterträgerwerk der nahen alten Straßenbrücke anknüpfte, die jedoch deren Schwere um die Leichtigkeit heutiger Konstruktionen bereicherte. Eine Haut aus gläsernen und metallischen

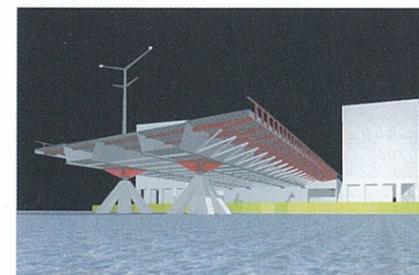
Feldern verlieh dem Bahnhof den Ausdruck eines heiteren Pavillons, dessen Formen- und Materialsprache sich uneingeschränkt zur Gegenwart bekannte. Mit einem großen, über den Vorplatz gespannten Metallschirm wird man seiner nun schon von weitem ansichtig. In der Wüstenei großer Verkehrsschneisen bietet der Bahnhof mit seinen vielfältigen Möglichkeiten an Ein- und Ausblicken eine klare Orientierung. Im ähnlichen Geist folgten danach die Modernisierungen der S-Bahnhöfe Tiergarten und Bellevue, die Neu und Alt selbstbewusst kombinierten. Die Dächer der Bahnhöfe wurden mit gläsernen Oberlichtbändern, die zugleich die enorme Länge der Bauwerke hervorhoben, großzügig zum Himmel geöffnet. Auf alles Schwere und Kantige wurde verzichtet. Man setzte auf leichte Einbauten und ein Mobiliar, das den Blick auf den Bahnsteig so gering wie möglich verstellte. Daraus gingen lichte und überschaubare Verkehrsplattformen hervor.

Auch die Brückenbauten der Partnerschaft sind konstruktiver Leichtigkeit und formaler Zurückhaltung verpflichtet. Die architektonische Gestaltung beschränkt sich hier auf die Klarheit der Fügung, auf die Minimierung der Masse zugunsten großer Spannweiten und eleganter Brückenquerschnitte. Beispiele sind die bereits fertig gestellten Michaelbrücke nahe des Ostbahnhofes und die Nordbrücke über die Havel – eine der größten Brücken des neuen Berlin, die die drei Partner zur Zeit gemeinsam mit dem renommierten Ingenieurbüro Fink im Nordwesten der Stadt bauen. Über 238 Meter Straßenlänge wird sich die Brücke spannen. Nach der Jahrtausendwende soll sie der Wasserstadt Oberhavel eine optimale Anbindung an das Zentrum Berlins ermöglichen. Die elegant und unspektakulär anmutende stählerne Kastenbrücke wird mit einem ungewöhnlichen Stützsystem viel freien Durchblick auf die attraktive Wasserlandschaft gewähren. Wenige, sich nach oben verjüngende Betonstreben, die sich zu pyramidalen Gruppen verbinden, tragen den stählernen Brückenkörper. Dessen konstruktive Fügung wird dabei nicht verhüllt, so dass sich die Brücke effektiv auf der Wasseroberfläche spiegeln kann. Trotz ihres gewaltigen Querschnitts, der Fuß- und Radwege, Autofahrbahnen und eine Tramtrasse umfasst, wird die Brücke ausgesprochen schmal in der Ansicht wirken, wie eine fast körperlose Verlängerung der Straße.

Die drei Architekten beschränken sich indessen nicht auf Verkehrsbauwerke. An der Rudower Chaussee bauten sie das Business-Zentrum

Adlershof, das eine 150 Meter lange und leicht geschwungene Straßenfront präsentiert. Spannungsreich verbindet das Gebäude die Figur eines Großblockes mit einer Kammstruktur. Zwischen den Kämmen sind gebäudehohe Glashallen als Klimapuffer und Orte der Kommunikation eingespannt. Das ausgesprochen kostengünstige Gebäude bietet zugleich ein Höchstmaß an flexibler Büroorganisation. Der kostbare Freiraum ist für angenehme, fast tropisch wirkende Hofanlagen reserviert.

In dem Versuch, ein Bauwerk stets auch auf einen erkennbaren halböffentlichen Freiraum hin zu entwickeln, zeigt sich die städtebauliche Sensibilität der Architekten. Der monolithischen Geschlossenheit der großen Form, den scharfen Raumkanten des neudeutschen Monumentalismus können Dörr, Ludolf und Wimmer nur wenig abgewinnen. Sie fühlen sich der Vermittlung des Gebauten mit seiner Umgebung verpflichtet, weniger einer wie auch immer gearteten formalen Eindeutigkeit – denn die vorgefundenen räumlichen Strukturen des Ortes verlangen zumeist nach einer vielgestaltigen Lösung.



oben: Entwurf für die Nordbrücke in der Wasserstadt Oberhavel
 unten: S-Bahnhof Bellevue: Bahnsteigebene



Vier Sterne

Die Websites der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr wurden vom Online-Dienst »webtip.de« ausgezeichnet. In der Beurteilung heißt es: »Für Mieter oder potentielle Eigenheimbesitzer in der Bundeshauptstadt bietet der Berliner Bausenat eine vorbildliche Site. Mietspiegel, Wohnungsbaugesellschaften und Adressen von Mieterorganisationen sowie aktuelle Projekte für Bauherren verschaffen Durchblick.«



Mieter-Online

Seit Ende Juli gilt der neue Mietspiegel für die östlichen Bezirke. Inzwischen ist auch der Internet-Mietspiegel aktualisiert worden. Wer also seine Miete überprüfen will und im Ostteil der Stadt lebt, kann dies jetzt auch online tun.

www.bau.berlin.de



Stadtschloss und Landesvertretungen

Historische Aufnahmen des Stadtschlusses gibt es jetzt auch im Net. Unter dem Kapitel »Wanderungen durch Berlin« lässt sich auch ein Rundgang um das Schloss virtuell organisieren. Ebenfalls neu: die Bauten der Bundesländer (Landesvertretungen) in Berlin.

www.bau.berlin.de



Mobilität für Morgen

Parallel zu einer Ausstellung wurde auch der Net-Beitrag BerliNetwork aktualisiert und erweitert. Zahlreiche neue Themen zum Verkehr zeigen, dass Berlin bei den Verkehrsinvestitionen nicht knausert, sondern auf den Faktor Mobilität für die Zukunft setzt.

www.bau.berlin.de



Ansgar Hinz
 Öffentlichkeit@
 SenBauWohnV.Verwalt-Berlin.de