

# BAUNETZWOCHE #212

Das Querformat für Architekten, 04. März 2011

## Montag

---

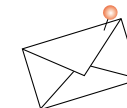
Um den Tessiner Stararchitekten Mario Botta ist es in den letzten Jahren etwas ruhiger geworden. Vorbei scheinen die Zeiten, in denen seine mit Bottastreifen verzierten Banken, Museen und Kapellen zuverlässig auf den Titelseiten der Gazetten landeten. Doch Super-Mario macht weiter: Er hat jetzt einen Brunnen für die Tausendjahrfeier des Ortes Saint-Blaise im Schweizer Kanton Neuchâtel entworfen. Der Clou dabei: Botta arbeitete gratis. Das haben die Kollegen von „Hochparterre“ enthüllt. Doch trotz des Honorarverzichts für den guten Zweck baut sich der Brunnen nicht von alleine: Um die Baukosten aufzubringen, wurde jetzt eine Stiftung gegründet.

## Donnerstag

---

Mit „iArchitect lite“ gibt es jetzt eine kostenlose Architektur-App fürs iPhone. Das funktioniert so: „Aus einer Grundform entwirft jeder sein eigenes Haus, so wie es ihm gefällt: Dachform, Farbe, Fenster, Türen, Balkon, Materialien, Garten-Deko, Umgebung... Ein kurzes Schütteln des Gerätes – und schon wird aus den unzähligen Möglichkeiten ein zufälliges Haus generiert, das anschließend wieder beliebig verändert werden kann.“ Ein mögliches Ergebnis sehen Sie nebenstehend.

Special:  
GEISTERBAHNHOF  
CANFRANC



[Baunetzwoche-Newsletter bestellen!](#)

## Architekturführer Moskau

Die Moskauer Architekturgeschichte teilt sich in diesem Buch in Epochen ein, die von politisch-gesellschaftlichen Ereignissen bestimmt werden: Oktoberrevolution, Stalin-Diktatur, Kalter Krieg, Turbokapitalismus. Die letztgenannte Ära, 18 Jahre lang von Oberbürgermeister Luschkow geprägt, ist mit der Entlassung dieses Politikers soeben zu Ende gegangen. Das zumindest sagt Herausgeber und Verleger Philipp Meuser. Was danach kommt, weiß man noch nicht – es muss einer späteren Auflage dieses Buches vorbehalten bleiben.

Mit Architekturführern, also dem Fachbuch-Genre mit dem wohl höchsten „Nutzwert“, hat der Verlag Dom Publishers bereits Erfahrung: Berlin-Mitte und Tokio sind schon erschienen, demnächst folgen so exotische Destinationen wie Pjöngjang und das rechtsrheinische (!) Köln, also die nordkoreanische Hauptstadt und die „schäl Sick“ der Domstadt. Da ist dieses „Goldene Buch“ über Moskau schon fast Mainstream.

Ursprünglich für einen wesentlich kleineren Umfang konzipiert, kommt der Band nun mit 384 Objekten, 472 Seiten und 700 Abbildungen recht stattlich daher. Dennoch ist er durch das praktische Hochkantformat, seine Griffregister und das Gummibändchen nach dem Vorbild der Moleskine-Heftchen unbedingt reisetauglich. Wie bei Dom nicht unüblich, ist das Buch eine Art Familienproduktion. Verleger und Herausgeber Meuser steuerte eine Reihe von eigenen Fotos bei, andere Bilder stammen von Agenturen und örtlichen Fotografen. Wert wurde auf eine perspektivische Entzerrung der Architekturaufnahmen gelegt – bei Architekturführern leider keineswegs die Regel. Bei der zu bewältigenden Stofffülle und den unterschiedlichen Quellen der Aufnahmen bleiben kleinere Missgeschicke nicht aus. Das berühmte Studentenwohnheim von Nikolajew, eine überaus radikale Umsetzung der konstruktivistischen Bauaufgabe „Kommunewohnhaus“, ist mit einem derart nichts sagenden Foto dargestellt worden, dass man es beim Blät-





tern glatt übersieht. Wie man einem in das Buch eingestreuten Aufsatz über das in Russland ungeliebte Erbe des Konstruktivismus entnehmen kann, ist dieses Gebäude denn auch bei einer „Rekonstruktion“ im Jahr 2009 offenbar in weiten Teilen zerstört worden. Diese Information hätte unbedingt in den Gebäudetext gehört, doch dort steht noch, dass es „nahezu

unverändert erhalten“ sei. So etwas kann passieren.

Das schmälert nicht die Verdienste dieses üppig ausgestatteten und praktischen Buches, das in deutscher Sprache ein Novum darstellt und somit jedem Moskau-Reisenden ans Herz gelegt werden soll. *(Benedikt Hotze)*

*Peter Knoch: Architekturführer Moskau  
Herausgegeben von Philipp Meuser  
472 Seiten, Softcover mit Gummiband  
Dom Publishers, Berlin 2011  
28 Euro*

[ISBN 978-3-938666-98-2](https://www.dompublishers.com/978-3-938666-98-2)

# GEISTERBAHNHOF CANFRANC



„Es gibt keine Pyrenäen mehr“, soll König Alfonso XIII. 1928 bei der Eröffnung der Strecke Madrid–Paris gejubelt haben. Das erwies sich als Irrtum; Canfranc liegt seit Jahrzehnten brach. Foto: Stefan Gregor

*In Anwesenheit des spanischen Königs Alfonso XIII. wurde er unter allgemeinem Jubel am 18. Juli 1928 eingeweiht: der Großbahnhof von Canfranc. Endlich hatte der Fortschritt auch die verschlafenen Pyrenäen erreicht. Als Symbol wirtschaftlichen Aufschwungs sollte der französisch-spanische Grenzbahnhof die iberische Halbinsel an das übrige Europa anschließen – doch nach einer kurzen Blüte wurde der steinerne Gigant dem Verfall preisgegeben. Längst nennt man ihn „Titanic der Pyrenäen“. Nun soll er wieder zum Leben erwachen...*

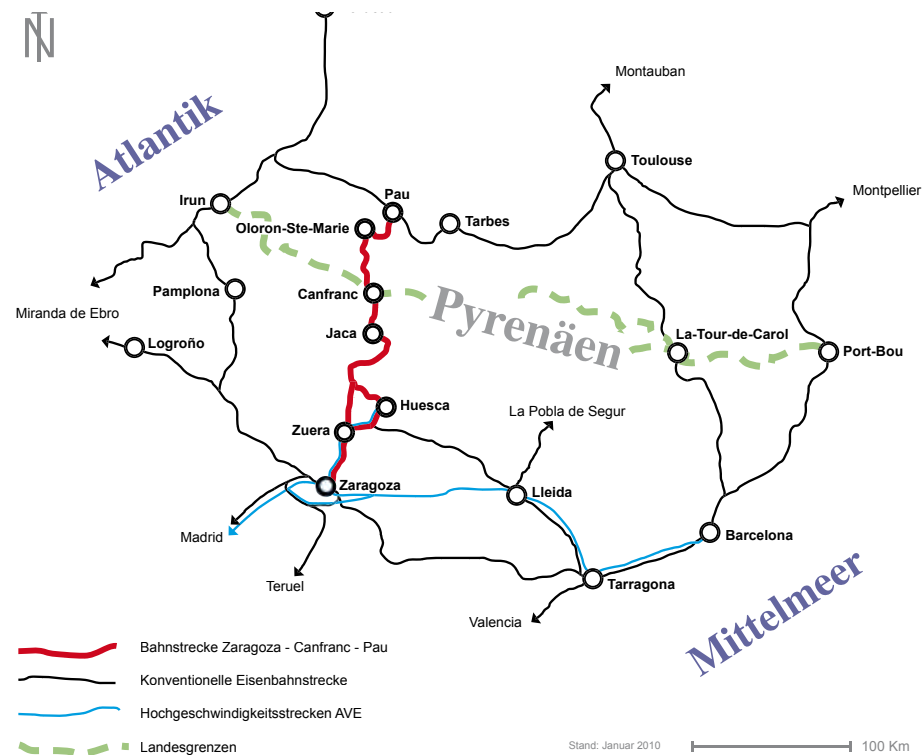
Hier im Valle del Aragón hört man das Gras wachsen. Es wächst zwischen den Schienen hervor, es wuchert über die Gleisanlagen. Hebt man den Blick, sieht man das riesige Bahnhofsgebäude: ein Monument aus einer anderen Welt, mindestens ebenso imposant wie die benachbarten Berge, und womöglich noch stiller und verwunschener als das Tal. Ausrangierte, mit Graffiti bemalte Züge stehen hier auf toten Gleisen, im Hauptgebäude sind die Scheiben zerbrochen, die Zugänge verschlossen. Betreten verboten.

Trotzdem kommen sie: Touristen, Wochenendausflügler – und Fotografen. Wer wirklich will, findet auch einen Weg ins Gebäude. Matthias Maas, Fotograf aus Würzburg, schildert seinen ersten Besuch im Jahr 1996: „Es war dunkel, kalt, und regnerisch – eine richtige Friedhofsatmosphäre. Zum Weglaufen.“ Im Bahnhof war es feucht und klamm, alles roch nach Schimmel. Dennoch zwang er sich, die Kamera auszupacken – und seither ließ ihn der Bahnhof

nicht mehr los. Gemeinsam mit seinem Partner Stefan Gregor kam er nun regelmäßig her, um den Verfall des Riesen zu dokumentieren.

Der Kontrast zwischen dem protzigen Gebäude und dem verschlafenen Ort Canfranc ist gewaltig. Nur eine Handvoll Leute wohnen hier – viel zu wenig für einen Bahnhof von diesen Ausmaßen. Das dreistöckige Hauptgebäude ist ein eklektizistischer Bau von knapp 250 Metern Länge: Er beherbergte nicht nur die riesige Schalterhalle mit opulenten Stuckverzierungen, sondern auch eine Sanitärstation, die Zollstation – und ein Grand Hotel. Doch wozu das alles?

Mitte des 19. Jahrhunderts, zur Blütezeit der industriellen Revolution: Die Strecke Zaragoza (Spanien) – Canfranc – Pau (Frankreich) soll auf kürzestem Wege die Zentren von Nordspanien mit denen in Südfrankreich verknüpfen. Nur 312 Schienenkilometer misst die Strecke – doch 80 Jahre vergehen bis



*Canfranc als Scheitelpunkt der Bahnlinie durch die Pyrenäen. Nach wie vor ist die Strecke durch die Pyrenäen der kürzeste Weg zwischen Madrid und Paris – und der aufwändigste. Von den Endpunkten Zaragoza und Pau führen Verbindungslinien zu den Wirtschaftszentren der jeweiligen Länder. In Canfranc treffen Gleise mit spanischer Breitspur auf Gleise mit französischer Normalspur. Auf französischer Seite ist die Strecke seit 1970 bis Oleron-Ste-Marie unterbrochen, auf spanischer fahren zwei Züge pro Tag. Karte: Jürg Suter*

zu ihrer Fertigstellung. Meteorologen analysieren jahrelang das Wetter, um die Idealroute festzulegen, dann müssen die Pyrenäen bezwungen werden: eine Herkulesarbeit. 1915 endlich sind Flüsse umgeleitet, Bahndämme aufgeschüttet und ein 7,8 km langer Tunnel durch das Gebirge gegraben: Das ausgehobene Granitgestein bildet das Fundament für den Bahnhof von Canfranc (Architekt: Fernando Ramírez de Dampierre). Als internationale Drehscheibe soll er nun die Moderne in die Pyrenäen und die Bedeutung eines kleinen Ortes über dessen Grenzen hinaus tragen.

Doch man hatte eine große Chance vertan: Spanien weigerte sich, die Breitspur zugunsten der im restlichen Europa üblichen Normalspur aufzugeben – möglicherweise würde ja dadurch eine französische Invasion begünstigt. Sowohl Güter als auch Personen mussten also in Canfranc den Zug wechseln. 28 Gleise wurden deshalb auf dem Gelände verlegt, Kräne, Rampen und Güterumschlaghallen sorgten für ein reibungsloses Umladen – trotzdem war ein gewisses Maß an betrieblichen Verzögerungen unvermeidbar, hinzu kamen lange Fahrzeiten aufgrund der extremen Steigungen und engen Kurvenradien. Empfindliche Einbußen verzeichnete die Linie auch wegen politisch bedingter Betriebsunterbrechungen: von 1936 bis 1939 wegen des spanischen Bürgerkriegs, und dann nochmals in den Jah-



*Monumentale Vision und kolossales Scheitern: Die Scheiben des Bahnhofsbauwerks sind zerstört, die Gleise vom Gras überwuchert. Lange Zeit war der Bahnhof von Canfranc ein Tummelplatz für romantische Abenteurer und Obdachlose.*

*Das Hauptgebäude war ursprünglich nicht direkt zugänglich: Durch eine Unterführung gelangten die Reisenden in die große Bahnhofshalle und mussten sich dort für „Frankreich“ oder „Spanien“ entscheiden. Wer über die Grenze wollte, musste mitsamt Gepäck durch den Zoll, ehe er den weiterführenden Zug bestieg.*

*Fotos: Matthias Maas*



**oben + auf den nächsten zwei Seiten:** Im Zuge der Renovierungsarbeiten sollte der Bahnhof ursprünglich ein zusätzliches Stockwerk mit verglaster Fassade erhalten. Stattdessen wurde nur das Dach erneuert – für weitere Umbauarbeiten fehlt bislang das Geld. Fotos: Matthias Maas, 2010



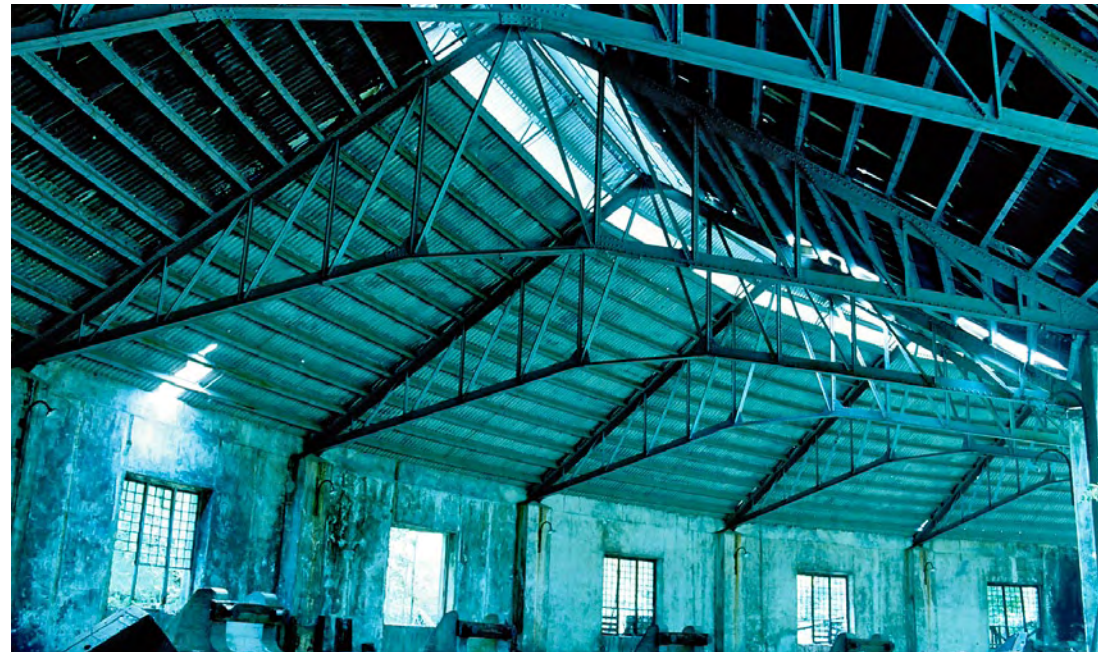




ren 1945 bis 1948. Letztlich wurde die Kapazität nicht annähernd ausgenutzt, die Strecke konnte nie mit wirtschaftlichem Erfolg betrieben werden.

### Nazi-Gold, Spione und Flüchtlinge – Canfranc als Knotenpunkt der Geschichte

Eine makabre Blütezeit erlebte Canfranc allerdings während des Zweiten Weltkriegs. 86,6 Tonnen Gold exportierte das Dritte Reich insgesamt über Canfranc nach Spanien und Portugal – eingeschmolzen darin war auch „Totentgold“, Zahnfüllungen und Schmuck ermordeter Juden. Im Gegenzug erhielt Deutschland das für die Rüstungsindustrie dringend benötigte Wolfram-Erz. Die Autorin Kristine von Soden reist für ein Radio-Feature (2004) nach Canfranc, wo sie noch eine Zeitzeugin trifft: Victoria Sánchez arbeitete damals als Zimmermädchen im nahegelegenen Hotel Marraco, wo viele Angehörige der deutschen Wehrmacht abstiegen. „Ich habe das Gold gesehen! Auch angefasst! Das war schon verrückt! Das Gold wurde in französischen Eisenbahnwaggons transportiert. Und nach dem Zoll auf Schweizer Lastwagen verladen. Die Schweizer gaben keine großen Erklärungen ab. Meinten nur, dass das Gold nach Portugal ginge. Andere wiederum behaupteten, nach Lemona ins Baskenland.“ Ein spektakulärer Fund im Jahr 2000 bestätigt diese Geschichte:



**oben + nächste Seite links:**  
Auf dem riesigen Gelände befinden sich neben dem Hauptgebäude zwei Güterschlaghallen, Kräne für die Güterverladung, eine halb-kreisförmige Depotwerkstätte für Lokomotiven und andere Dienstgebäude.

**unten:**  
Die zerbröckelnde Grandezza des Bahnhofs verlieh ihm den Spitznamen „Titanic der Pyrenäen“. Insbesondere das Grand Hotel im Mitteltrakt weckt Erinnerungen an die fast unheimliche Größe vergangener Zeiten.

Fotos: Stefan Gregor





„Schade, dass so achtlos mit dem Bahnhof umgegangen wird“, meint Fotograf Stefan Gregor. „Die blaue Tönung bringt das Deprimierende der Situation irgendwie am Besten zum Ausdruck...“

1

Während seiner Mittagspause stieß der Franzose Jonathan Diaz, Busfahrer der Linie Canfranc – Oloron-Ste-Marie, auf Durchschriften aus den Jahren 1942/43. Neben deutschem Reichsadler und Hakenkreuz waren hier Anzahl und Gewicht der Goldbarren vermerkt, welche die Grenze passierten. Die spanische Eisenbahn, die sich jahrzehntelang nicht um die Dokumente gekümmert hatte, legte prompt Beschwerde gegen den Finder ein. Begründung: Diaz habe historische Papiere ohne Erlaubnis außer Landes geschmuggelt. Die Originale wurden bis heute nicht gefunden.

Nicht nur die SS tummelte sich während des Kriegs in Canfranc, sondern auch die Geheimdienste verschiedener Länder. Und Flüchtlinge: Der Künstler Max Ernst entkam 1940 auf diesem Weg in die USA, weiß Ramón J. Campo, Redakteur der spanischen Zeitung „Heraldo de Aragón“. Auch Marc Chagall habe sich auf diesem Weg abgesetzt. Doch warum ausgerechnet den anstrengenden Weg durch die Berge wählen? „Canfranc wurde erst im November 1942 von den Deutschen besetzt – Irun an der Küste aber schon viel früher“, so Campo. „Von Canfranc fuhr der ‚Zug in die Freiheit‘!“ Das galt nicht nur für die vom Hitler-Regime Verfolgten: Ironischerweise flohen nach Kriegsende deutsche Soldaten durch den Somport-Tunnel, um den Alliierten zu entkommen.

## Der Verfall

Turbulente Zeiten also. Canfranc sollte mehr als genug Gelegenheit haben, sich davon zu erholen: Nach dem Krieg führte der Bahnhof ein Schattendasein. Als Kulisse für den Film „Doktor Schiwago“ machte der Koloss von Canfranc noch einmal von sich reden – dann kam es zum entscheidenden Vorfall.

Im Jahr 1970 entgleiste auf französischer Seite ein Güterzug und brachte dabei die Brücke von l'Estanguet zum Einsturz. Das bedeutete das Aus für die internationale Bahnverbindung. Für den Personenverkehr wurde ein Buseratzverkehr zwischen Oloron-Ste-Marie und Canfranc eingerichtet, Güter aus Frankreich werden heute per LKW angeliefert und in Canfranc auf die Bahn verladen. Auf spanischer Seite fährt zwei Mal täglich ein Regionalzug – er hält an einem Ersatzbahnsteig nahe der Straße. Dahinter steht riesig der alte Bahnhof – ungenutzt.

Oder auch nicht. Matthias Maas erzählt, dass noch in den neunziger Jahren Menschen im Dachgeschoss „wohnten“: „Manchmal hörte ich Schritte über mir, bekam aber nie jemanden zu Gesicht. Auf der Seite der unbenutzten französischen Gleise hing manchmal Wäsche draußen.“

„Ein Dolmetscher hat für uns einige der Graffitis übersetzt“, ergänzt Stefan Gregor. „Offenbar waren in den Räumlich-



Die Schäden am Gebäude sind enorm. Feuchtigkeit durchdringt die Wände, überall riecht es nach Schimmel. Vandalismus und mangelnde Pflege tun ein Übriges... Fotos: Jürg Suter



*So wird Reisen zum Vergnügen: Die Schalterhalle mit ihren Stuck-Verzierungen war eine der prächtigsten ihrer Zeit. An den hölzernen Schaltern standen die Reisenden für Fahrkarten an. Foto: Stefan Gregor*



Viele der heute noch vorhandenen Gleis- und Sicherungsanlagen sind technisch veraltet, abgenutzt oder abgebaut, das Trasse ist stellenweise beschädigt. Foto: Stefan Gregor



Der stillgelegte Streckenabschnitt auf französischer Seite. Foto: Jürg Suter

keiten auch Rauschgift-Dealer und Junkies zu Gast – an den Wänden haben sie notiert, wo man am besten Stoff kaufen kann. Viele haben auch hier geschlafen – es lagen Matratzen herum, dazwischen Exkremete... Nicht sehr gemütlich!“ Vom Komfort des ehemaligen Grand Hotels ist tatsächlich nicht mehr viel übrig: Die Farbe an den Türen ist abgeblättert, die Schlösser verrostet. Der Putz im Treppenhaus ist herabgefallen, das Treppengeländer eingestürzt. „Im Winter hingen Eiszapfen im Treppenhaus“, erzählt Maas. „Stieg dann die Temperatur, lief das Tauwasser ungehindert durch alle Stockwerke. Das Wasser

kriegt alles kaputt.“ Der Rest fiel dem Vandalismus zum Opfer. Im Jahr 2007 wurde der Bereich um den Bahnhof mit Maschendrahtzaun versperrt.

### **Bahnhof der Zukunft**

Seit vielen Jahren setzen sich Bürgerinitiativen und Vereine für die Wiederaufnahme der internationalen Verbindung ein. Der Schweizer und ehemalige Eisenbahner Jürg Suter untersucht in seiner Diplomarbeit Möglichkeiten, sowie Vor- und Nachteile einer Wieder-Inbetriebnahme der Linie Zaragoza – Canfranc – Pau. Er ist davon überzeugt, dass

die Wiederaufnahme des internationalen Zugverkehrs nicht nur möglich, sondern sogar ratsam ist.

Hauptgrund ist die aktuelle Verkehrssituation: Der allergrößte Teil des Verkehrs durch die Pyrenäen wird über die Straße abgewickelt, was insbesondere durch den ständig zunehmenden Schwerverkehr zu extremen Umweltbelastungen führt. Das Ausweichen auf die Schiene könnte die Situation entlasten – und wäre außerdem mit geringeren Verkehrsrisiken verbunden. Nicht zuletzt könnte die Wiedereröffnung der Strecke die Beziehungen zwischen Spanien und Frankreich verbessern.

Streckenbedingte Herausforderungen könnten mit der heutigen Technologie relativ leicht überwunden werden, meint Suter. So müsste auf spanischer Seite eine Anpassung an die Normalspur sowie auf der gesamten Strecke die Elektrifizierung mit 25.000 Volt vorgenommen werden. Denn der französische Streckenabschnitt wurde im Gegensatz zum spanischen stets elektrisch betrieben, dies jedoch mit 1.500 Volt Gleichstrom, was heute für den internationalen Verkehr hinderlich ist. Die spanische Regierung ist sich der Sache auch hinsichtlich des Projekts eines neuen Basistunnels unsicher – mit der Krise wurden ohnehin



*Ausrangiert: Züge und Bahnhofsgebäude sind von Graffiti überzogen...*



*An dem Bahnsteig hält heute kein Zug mehr, der Zugang ist mittlerweile versperrt. Ein einziger Triebwagen fährt zweimal täglich von einem Ersatzbahnsteig nahe der Straße. Fotos: Jürg Suter*

vorerst größere Umbauarbeiten auf Eis gelegt.

Falls die internationale Verbindung wieder aufgenommen wird, soll an anderer Stelle ein neuer, kleinerer Bahnhof entstehen, meint Canfrancs Bürgermeister Fernando Sanchez Morales. Der große Bahnhof hat als solcher wohl ausgedient: Derzeit existieren Pläne für den Umbau in ein 5-Sterne-Hotel, und Luis Granell, Sprecher der Koordinationsstelle für die Wiedereröffnung der Eisenbahn Canfranc – Oloron (CREFCO), berichtet von dem Vorhaben, das Vestibül provisorisch für eine kulturelle Nutzung zu renovieren. Doch auch hier hat die Krise eingegriffen: Allein das Dach wurde bisher erneuert. „Niemand weiß, was weiter geschehen wird“, so Sanchez.

Elke Jeanrond-Premauer sieht darin eine große Chance. Sie leitet das Château d'Orion als „Denkschloss“ in den französischen Pyrenäen und möchte noch in diesem Jahr gemeinsam mit Matthias Maas ein Treffen organisieren, bei dem alle Interessierten gemeinsam Ideen für eine zukünftige Nutzung entwickeln sollen: „Der Bahnhof ist ein europäisches Symbol, das nie wirklich gelebt hat“, sagt sie. „Man sollte etwas daraus machen!“

Einstweilen liegt der Koloss ruhig und geduldig da. Touristen kommen nach wie vor: Busse fahren von hier aus zu den Wintersportgebieten Astún und Candanchú. Auch Pilger finden den Weg hierher: Der spanische Jakobsweg beginnt in Puerte de Sompur und führt am Bahnhof vorbei.

Im Sommer 2010 entschloss sich auch Matthias Maas, den Jakobsweg zu gehen – zum ersten Mal nach vielen Jahren sah er „seinen“ Bahnhof wieder: „Es war furchtbar! Sie haben einfach Löcher ins Gebäude gesägt, die alten, grün gestrichenen Türen entfernt, und irgendwelche Türen aus dem Innenbereich quer davor genagelt.“ Ein Betonfundament war aufgeschüttet worden, um das Gerüst für die Dacherneuerung zu tragen. „Ich glaube, niemand weiß, welchen Wert das Gebäude als politisches Denkmal hat. Es entstand aus der damals wirklich fortschrittlichen Idee, zwei Hauptstädte miteinander zu verbinden; und das zu einer Zeit, da eigentlich nationalistische Bestrebungen an der Tagesordnung waren.“ Dieser verbindende Aspekt sollte auch heute wieder im Vordergrund stehen: „Der Bahnhof sollte nicht zu einem Hotel werden“, ist er überzeugt. „Hier sollte eine Begegnungsstätte entstehen – für Menschen, die in die Zukunft denken.“ (Myrta Köhler)



**oben:** Der Regionalzug muss auf der Strecke Zaragoza – Canfranc große Höhenunterschiede überwinden. Heute ist er noch mit einem einzigen Triebwagen bespannt.

**unten:** Dieser Bahnübergang im französischen Etsaut wurde überteert. Fotos: Jürg Suter



Das Canfranc-Projekt: Homepage von Matthias Maas und Stefan Gregor  
[www.canfranc.de](http://www.canfranc.de)

Homepage von Jürg Suter  
[www.canfranc.ch](http://www.canfranc.ch)

„Inwertsetzung einer internationalen Bahnlinie durch die zentralen Pyrenäen“; Diplomarbeit von Jürg Suter, Universität Bern, 2007  
[www.canfranc.ch/pdf/Deutsch/Diplomarbeit\\_1.pdf](http://www.canfranc.ch/pdf/Deutsch/Diplomarbeit_1.pdf)

DeutschlandRadio/Deutschlandfunk, Sendung vom Dienstag, 3. August 2004: „Ortskundungen (1): Die Titanic der Pyrenäen – Nazis, Emigranten und Dr. Schiwago im Bahnhof von Canfranc“ von Kristine von Soden; Co-Produktion SWR/DLF

El Oro de Canfranc; Ramón J. Campo (2002)  
[www.heraldo.es/canfranc](http://www.heraldo.es/canfranc)

CRELOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Ste-Marie – Canfranc)  
[www.creloc.intermodalite.com](http://www.creloc.intermodalite.com)

CREFCO (Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón)  
[www.crefco.org](http://www.crefco.org)

La Estación Internacional de Canfranc; USON GUARDIOLA Ezequiel. Ambit Servicios Editoriales, Barcelona (2004)

Château d'Orion  
[www.chateau-orion.com](http://www.chateau-orion.com)

Laboratorio subterráneo de Canfranc, LSC  
[www.unizar.es/lfnae/docs/rep\\_lsc.pdf](http://www.unizar.es/lfnae/docs/rep_lsc.pdf)



Foto: Matthias Maas

## Wissen der Woche: Neues aus dem Online-Fachlexikon Schiefer

Wenn ein Baustoff seit Jahrtausenden genutzt wird, gibt es entsprechend viele Ausführungsvarianten: Über 30 Deck- und Verlegearten sind allein für das Material Schiefer bekannt. Einige davon werden unter dem Begriff dekorative Deckungen zusammengefasst: z.B. Spitzwinkel, Fischschuppen, Waben, Octogones, Coquettes oder auch Bischofsmützen. Die Deckbilder dieser Verlegearten gelten als ornamental und ausgefallen, sie gliedern eine Fläche geschwungen, diagonal gekreuzt, mithilfe von Wellen, Rauten oder auch Spitzbögen.

...weiterlesen unter Baunetz Wissen Schiefer



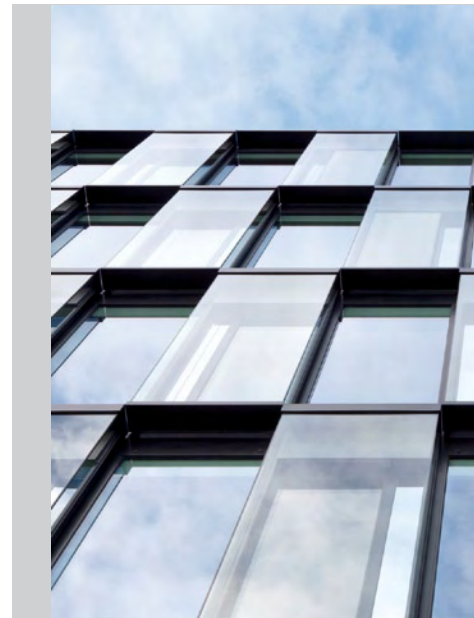
Die neue Ausgabe ist da!

## GROHE OBJEKT 19

Planung von Bürogebäuden  
Neubau des ICADE Premier Haus 1, München



Im Interview: Rolf Ganzer (GHU Architekten, München) und Thierry Louvieux



Der Münchener Arnulfpark befindet sich zwischen Donnersberger Brücke und dem Hauptbahnhof



Mit ihren reduzierten Linien passt die GROHE Lineare perfekt in jedes moderne Bad. Der zylindrische Körper, der rechteckige Griff und der Auslauf sorgen im Zusammenspiel für Unverwechselbarkeit.



Im Erdgeschoss befinden sich Empfang, Beratungszonen und ein großes Auditorium im Innenhof.

### DAS ICADE IST GOLD WERT

Im Januar 2011 wurde dem Büroneubau ICADE Premier Haus 1 auf der BAU in München das DGNBZertifikat in Gold verliehen. Der Kubus bildet den ersten Baustein eines Gesamtprojekts aus drei aufeinander bezogenen Gebäuden im modernen Münchener Stadtteil Arnulfpark.

Alle Objektberichte von GROHE finden Sie unter [www.objekt.grohe.de](http://www.objekt.grohe.de)

Bitte hier Klicken! 

GROHE Deutschland  
Objektmanagement

Zur Porta 9  
D-32457 Porta Westfalica  
Tel. +49 (0) 57 13 98 94 44  
Fax +49 (0) 57 13 98 92 17  
[objektmanagement@grohe.com](mailto:objektmanagement@grohe.com)  
[www.grohe.de](http://www.grohe.de)



## Nie wieder keine Ahnung!

Wer immer schon mal von seiner Ahnungslosigkeit in Sachen Architektur befreit werden wollte, dem gibt das SWR-Fernsehen ab dem 10. März Gelegenheit dazu: In der Reihe „Nie wieder keine Ahnung“ fragt Enie van de Meiklojkjes den Experten Andreas Hild und Raimund Wünsche „völlig unverblümt Löcher in den Bauch“ (SWR). Das „Nie wieder keine Ahnung!“-Konzept folgt drei Grundsätzen: (1.) Komplexe Zusammenhänge werden auf ihre Grundideen reduziert, (2.) Es wird all das weggelassen, was man (noch) nicht braucht und (3.) Alles wird so erklärt, dass es jeder verstehen kann. Diesen Prinzipien folgt auch die Staffel über Architektur: Die unüberschaubare Anzahl von Gebäuden, Stilen, Architekten, Bauherren wurde entsprechend auf die einprägsame Formel „10 – 5 – 3“ gebracht: Zehn Gebäude, fünf Basisbaumaterialien und die drei wichtigsten Menschen der Architekturgeschichte. Die dreiteilige Reihe wird ab 10. März donnerstags um 22.30 Uhr im SWR-Fernsehen gezeigt.

[www.swr.de/nie-wieder-keine-ahnung/architektur/html](http://www.swr.de/nie-wieder-keine-ahnung/architektur/html)



## Die verbotene Tortenschlacht



Was haben karamellierte Millefeuille, butterweiche Orangen- und Schokoladen-Panettone oder fruchtige Erdbeer-Petits-Fours gemeinsam? Richtig: Diese Köstlichkeiten sind nicht nur ein kulinarischer Hochgenuss, sondern glücklicherweise auch käuflich zu er-

werben in der Pâtisserie Pomme Sucre. Gestaltet hat das architektonisch extravagante Ladengeschäft im Farbklang Weiß-Gelb-Braun im spanischen Oviedo der katalanische Designer Francesc Rifé.

Was es an der Adresse in der Covadonga 21 sonst noch zu entdecken gibt – von raffinierten Lichtinszenierungen über kanarienvogelgelbe Boxen bis zu Hochsicherheitstresoren –, erfahren Sie hier: [www.designlines.de](http://www.designlines.de)

## Living Architecture

In England gibt es jetzt *Living Architecture*, ein neues „soziales Unternehmen“, das nicht weniger vorhat als sowohl die Architektur als auch die britische Ferienhausszene zu „revolutionieren“. Zu diesem Zweck baut und unterhält das Unternehmen Ferienhäuser, die von bekannten Architekten entworfen werden. Den Start machen dabei unter anderem die „Balancierende Scheune“ von MVRDV und das „Dachschindel-Haus“ von NORD. Auch Peter Zumthor soll demnächst ein Ferienhaus beisteuern. Der Preis beträgt 638 britische Pfund für einen viertägigen Aufenthalt, was der Anbieter herunterrechnet auf „20 Pfund pro Tag und Person“ – woraus der kleine Adam Riese in uns errechnet, dass in den Unterkünften Platz für acht Leute ist. Der Veranstalter nimmt jetzt Buchungen für 2011 und 2012 entgegen.

[www.living-architecture.co.uk](http://www.living-architecture.co.uk)





\* *The Chainsaw Massacre*, spring 2010, Viktor & Rolf, Maryna

Sage niemand, nur Gordon Matta Clark, Christoph Schlingensiefel oder „Katlewski“ aus „Jede Menge Kohle“ konnten mit der Kettensäge umgehen – auch „Viktor & Rolf“ beherrschen diese Kulturtechnik. Zu sehen in der Ausstellung „Art & Fashion. Zwischen Haut und Kleid“ im Kunstmuseum Wolfsburg, 5. 3. bis 7. 8. 2011

[www.kunstmuseum-wolfsburg.de](http://www.kunstmuseum-wolfsburg.de)