

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 7

Rubrik: Ereignisse

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

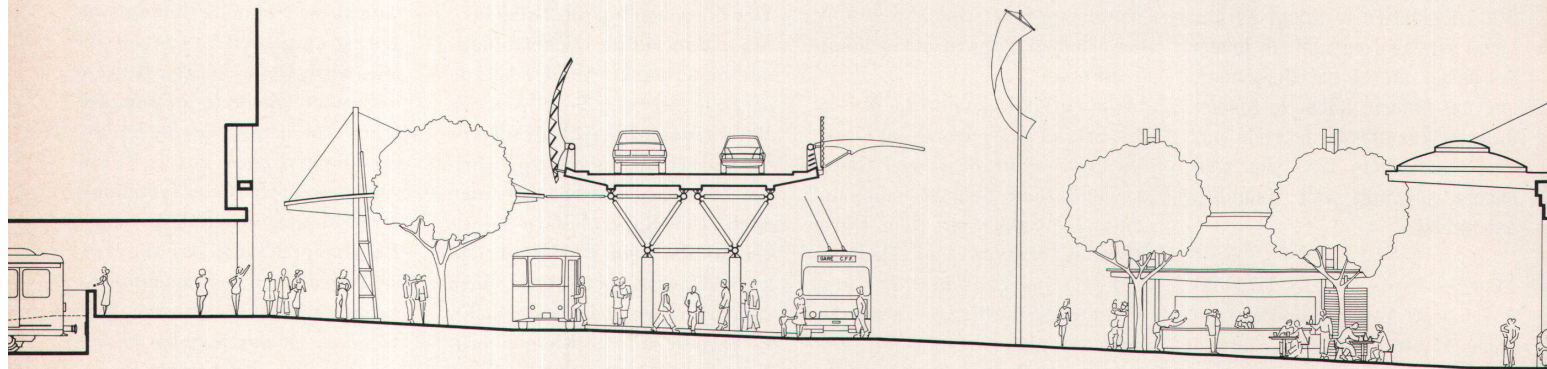
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

EREIGNISSE

«Im Reich der Sachzwänge»



Die Stadt Lausanne will den stadtplanerischen «gordischen Knoten» des Bahnhofplatzes entflechten. Die ausgewählte Lösung: eine Hochstrasse.

Wird ein Architekt zu einem auf wenige Teilnehmer beschränkten «Gutachterwettbewerb» eingeladen, hat das für ihn nur Vorteile. Er wird den Kollegen gegenüber ausgezeichnet, bekommt seinen Entwurf sicher bezahlt und hat durch die reduzierte Teilnehmerzahl erhöhte Gewinnchancen. Auch für den Auslober geht die

Rechnung auf. Er kann sich «potente» Büros aussuchen. Diese «Auserwählten» müssen eine im Sinne des Veranstalters «vernünftige» Lösung anbringen, sonst dürfen sie das nächste Mal nicht mehr «mitspielen».

So war denn auch die Stadt Lausanne «sehr zufrieden» mit dieser «Formel». Sie hatte über einen Gutachterwettbewerb nach neuen Lösungen für den Bahnhofvorplatz gesucht. Dabei sollte, rotgrün verpflichtet, Fussgängern und öffentlichen Verkehrsmitteln Priorität eingeräumt werden.

Gleichzeitig war das von den Lausannern stolz «Métro» geheissene Zahnradbähnli direkter an die Bahnhofquais anzubinden. Verkaufsfächen und Kurzparkplätze sollten geschaffen werden. Vor allem aber mussten die vom Verkehrsplanungsbüro Transitec quantifizierten bisherigen Verkehrsströme ungehindert weiterfliessen können.

Die Situation lässt sich verallgemeinern: Wo grundsätzliche Weichenstellungen in der Siedlungs- und Verkehrspolitik seit Jahrzehnten im argen liegen, soll dann

der Architekt an der konkreten Aufgabe die Folgen «gestalten». Nach einer ersten Sichtung hatte die grösstenteils mit Technokraten besetzte «Expertenkommission» das Lösungsspektrum auf zwei Varianten reduziert: Der Platz soll Fussgängern und öffentlichen Verkehrsmitteln vorbehalten bleiben und der Transitverkehr entweder über eine Brücke (Arbeitsgemeinschaft Ateliers Cité und Cube) oder durch einen Tunnel (Rudolphe Luscher) geleitet werden. Dass nach einer Überarbeitung die Brücke das Rennen

Schmierentheater

Grosses hatte er versprochen, und Grosses hatten die Berner von ihm erhofft. Jetzt ist die Seifenblase geplatzt. Luigi Colani verlässt Bern, um anderswo zu funkeln.

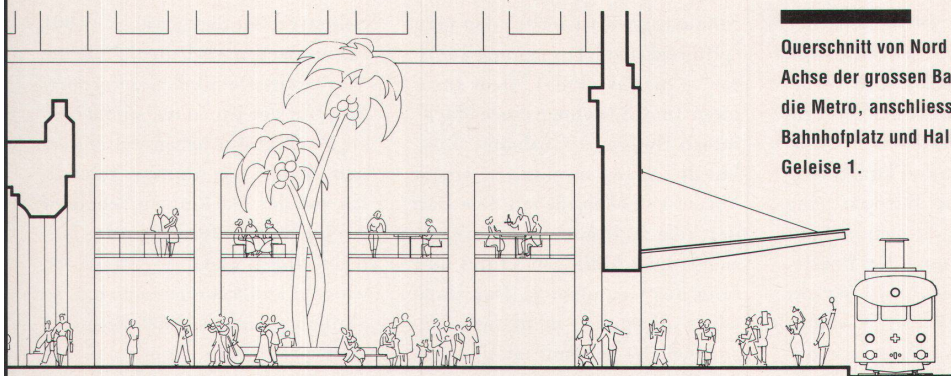
Vor sechs Jahren staunten wir. Designer-Primadonna Luigi Colani, der Verkünder des einzig Wahren, der Flieger, wo alle andern blosse Fussgänger sind, eröffnete in Bern eine «Denkfabrik». Die Stadtberner Behörden hoffierten, und die Fachleute wa-

ren sprachlos. Schon deshalb, weil sie gar nicht zum Reden kamen, das besorgte der grosse Meister gleich selbst. Aus der Traum! Seine Weltbedeutung verlässt uns. Die Berner applaudierten doch zu lau. Die Lücke, die er hinterlässt, ersetzt ihn vollkommen. Ob aber die «Wirtschaftsförderer», die einst Colani als Wunderheiler priesen, aus dieser Provinzposse auch gelernt haben, Schmierentheater von seriöser Designerarbeit zu unterscheiden, darf weiterhin bezweifelt werden. HP ■

«Unterzug»

Die Grafische Fachschule in Aarau hat auf den kommenden Spätsommer einen Vorkurs für die Zulassung an die Fachklassen der Gestalterschulen ausgeschrieben. Parallel dazu läuft der Ideenwettbewerb des Kantons Aargau für die Gründung einer entsprechenden Schule.

Von der Schule aus sei die Finanzierung vorderhand auf fünf Jahre gesichert, bereits wurden auch Gemeinden aus der Region um



Querschnitt von Nord nach Süd in der Achse der grossen Bahnhofhalle. Links die Metro, anschliessend die Brücke, Bahnhofplatz und Halle. Ganz rechts das Geleise 1.

machte, ist wohl zu verstehen: Die Stadt spricht von 30 (Brücke) im Vergleich zu 80 Millionen Franken (Tunnel). Der Untergrund bleibt frei für Unterführungen und Garagen. Geschickt kombinieren die Architekten die Brücke mit einem Teil der ohnehin nötigen Tiefgaranzufahrten, Unterstände und Wartezonen. So hiess die Hochstrasse bald nur noch «Markise». Dass sich etwa 6000 Autos, die täglich von links unten nach rechts oben möchten, doch einen Weg durch die angrenzenden Wohngebiete suchen müssten, fiel da nicht

weiter ins Gewicht. Ein Platz den Fussgängern und dem öffentlichen Verkehr? Ein löbliches Ziel! Doch in einem Punkt sollte sich die Stadt nichts vormachen: Die Hochstrasse ist sowenig eine Markise wie der Wolf die Grossmutter.

Der ohnehin strassenähnliche Bahnhofplatz wird in der Länge geteilt. Die durch das funktionale Splitting in öffentlichen und privaten Verkehr bedingten Rampenanlagen führen, ob Tunnel oder Brücke, zu weitläufigen Sperrzonen für Fussgänger. Fuss-

gängerzone heisst eben auch, dass Fussgänger ausserhalb dieser Zone nichts verloren haben.

Und ob es gelingen wird, die Lärm- und Schmutzmissionen auf der «Markise» durch die seitlich angebrachten «Spoiler» unter Kontrolle zu bringen, darf bezweifelt werden. Auch den Architekten scheint ihre Lösung noch nicht ganz geheuer zu sein. Für die Weiterentwicklung sollen deshalb drei Ingenieurbüros zu Rate gezogen werden. Also nur eine Frage des technischen Details?

Hier soll nicht der gute Wille aller

Beteiligten in Frage gestellt werden. Sachzwänge sind quantifizierbar und führen mit scheinbar unvermeidlicher Logik zur Hochstrasse. Wenn aber das Ergebnis dieser Rechnung trotzdem nicht behagt, muss man deren Bestandteile in Frage stellen: Wäre ein offener Ideenwettbewerb mit einer «richtigen» Jury für diesen wichtigen Ort nicht angemessener gewesen? Kann der Durchgangsverkehr wirklich nicht auf Platzebene abgewickelt werden? Ist die Bereitstellung ausreichender Verkehrsräume die richtige Antwort auf die Verkehrsprobleme? Stören die Privatautos vor dem Hauptbahnhof?

«Alles, was ich von einem kommerziellen Standpunkt aus verlange, ist die Beibehaltung des Status quo», meint Jean-Claude Gétaz, Direktor des am Platz gelegenen Hotels Continental. Da nimmt es nicht wunder, dass das Lokalblatt «24 HEURES» in seinem letzten Artikel zum Thema erstmals statt von einer «Markise» von der «Seufzerbrücke» spricht.

FLORIAN MUSSO ■

Grafischen Fachschule?

Beiträge angegangen. Das Biga hat jedoch schon 1987 bei einem ersten Vorstoss abgewinkt. Nun sei eine gewisse Bereitschaft für die Unterstützung als befristeter Pilotkurs signalisiert worden, jedoch nicht ohne positiven Entscheid des Kantons.

Bei den kantonalen Stellen stösst die Vorkursidee allerdings nicht auf grosse Begeisterung – was auch nicht verwundert, denn dem Beobachter fällt ohnehin auf, dass der Vorkurs der Grafischen Fachschule auf die Bemühungen des

Kantons, eine neue Schule für Gestaltung aufzubauen, absolut nicht abgestimmt ist: Ende August, wenn der Vorkurs also bereits eröffnet wäre, läuft erst die Anmeldefrist für den Ideenwettbewerb ab, den der Kanton ausgeschrieben hat und der als neuartige Idee auf ein sehr gutes Echo gestossen ist (HP 3/91).

Auch bei den bestehenden Schulen ist das Echo mehr als zwiespältig. Die Begründung für den Vorkurs – der akute Mangel an Ausbildungsplätzen an den Gestalter-

schulen – ist ebenfalls fragwürdig: Ein Vorkurs ohne anschliessend weiterführende Ausbildung mildert diesen Mangel ja nicht, sondern verstärkt ihn, da er zusätzlichen Absolventen die Hoffnung auf eine Ausbildung vorgaukelt. Nicht viel überzeugender ist auch das Argument, bis der Kanton entschieden habe, vergingen ohnehin mehrere Jahre. Dem mag, muss aber nicht unbedingt so sein – eine Rechtfertigung für einen Vorkurs ist es nicht. Kooperative Zusammenarbeit mit dem Kanton

würde da wesentlich mehr bringen. Es sei denn, hinter der Initiative der Grafischen Fachschule stehe die (politische) Absicht, Standortwahl und Konzept der kantonalen Schule zu beeinflussen, nach dem Motto: Wenn wir schon den Vorkurs haben, müssen sie uns auch den Rest geben. Obwohl Fachkreise weitherum die Grafische Fachschule als Träger einer Schule für Gestaltung für völlig ungeeignet halten. PS ■

Entworfen 1901, Baujahr

In Glasgow entsteht fast hundert Jahre nach dem Entwurf ein «echter Mackintosh». Ein Projekt von 1901 wird heute gebaut.

Für einen Wettbewerb, den Alexander Koch – damals Herausgeber der «Zeitschrift für Innendekoration» – 1901 veranstaltete, hatte der schottische Jugendstilarchitekt Charles Rennie Mackintosh (1868 bis 1928) ein Projekt gemacht, das aber erfolglos blieb. Den ersten Preis gewann George G. Baillie Scott. Trotzdem: «Mackintosh ist der wahre

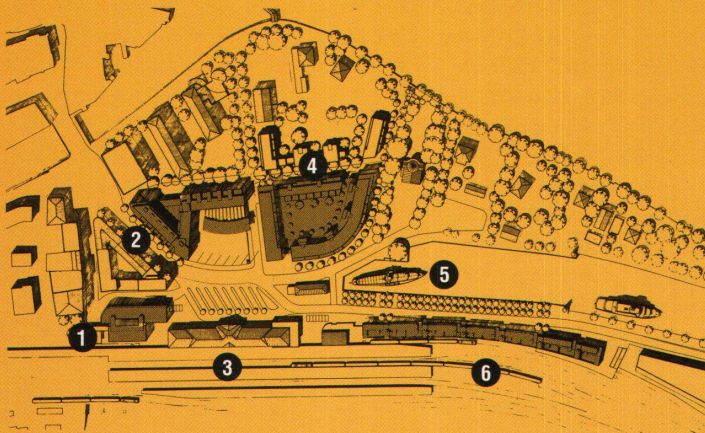
Gewinner, wenn auch nicht der offizielle», schreibt sein Biograph Jean-Claude Garcias. Die Veröffentlichung der Entwürfe erregte Aufsehen. «Sie werden zur Sensation und rufen in den kunstinteressierten Kreisen Europas eine Wirkung hervor, die sich nur mit der Veröffentlichung der Präriehäuser von Frank Lloyd Wright im Jahr 1919 im Verlag Wasmuth vergleichen lässt... Die grosse Revolution des Entwurfs steckt in der Asymmetrie von Grundriss und Fassade. Mackintosh nimmt damit einen architektonischen

Stimmungswert vorweg, den man «pittoresk-modern» nennen könnte» (Garcias, 1989). Dem Ingenieur und Bewohner eines Mackintosh-Hauses, Graham Roxburgh, gelang es nun, in einem Vorort von Glasgow mit dem Bau der Villa zu beginnen. Er organisierte die 2 Millionen Pfund und fand das Grundstück. Das Haus wird allerdings nicht wie ursprünglich geplant als «herrschaftliches Wohnhaus eines Kunstfreundes» dienen, sondern es sollen dort Ausstellungen und Tagungen durchgeführt werden.

Selbstverständlich waren 1901 für ein Wettbewerbsprojekt keine Werk- oder Detailpläne gefordert. So muss der Innenausbau im Geiste Mackintoshs neu gestaltet werden. Professor Andrew Macmillan von der Mackintosh School of Architecture lieferte dazu das Material. Die Methode ist einfach. So wie er es anderswo gemacht hat, so ähnlich würde Mackintosh es auch bei diesem Haus getan haben. Ein echter Mackintosh also? Fraglich, eher nein. Doch in hundert Jahren wird er es sein.

HP/BLEUPRINT ■

Ein Platz wird möglich



Was anderswo bewundert, überall gelobt und selten neu verwirklicht wird, soll nun in Thun entstehen: ein Stadtraum.

Zuweilen lohnt sich die Geduld. Zehn Jahre nach dem Wettbewerb stimmte am 2. Juni das Thuner Volk der Überbauungsordnung Aarefeld/Bahnhofplatz deutlich zu (vgl. HP 12/88, S.15). Das Projekt des Berner Architekten Andrea Roost hat eine weitere Hürde überwunden. Dem Thuner Bahn-

hof gegenüber kann nun ein neuer städtischer Platz gebaut werden. Alle redeten in den letzten Jahren vom Stadtraum, hier wird er gebaut werden. Gefasst wird der Raum von Gebäuden, die rund 48 000 Quadratmeter Bruttogeschossflächen enthalten. Der Wohnanteil beträgt rund 32 Prozent, und maximal 30 Prozent der Flächen dürfen für Verkaufsflächen genutzt werden. Gewehrt gegen die Planung hatten sich die Ladenbesitzer in der Innenstadt

Angewandter Zynismus

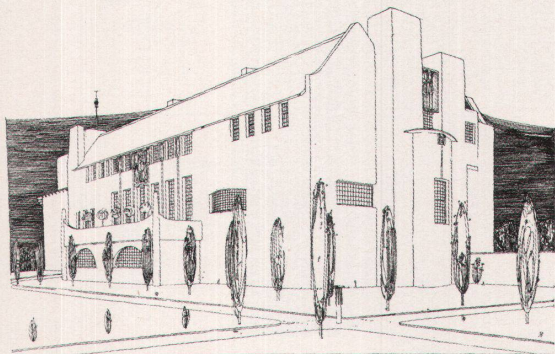
Die letzte Villa ist gebaut. Was folgt, ist Papier. Diplompapier. Zu den Themen der neusten Diplomaufgaben an der Architekturabteilung der ETH Zürich einige Bemerkungen.

Das erste Thema lag in der Luft. Die Industrieareale in den Innenstädten werden frei und sollen einer andern, sprich rentableren

Nutzung zugeführt werden. So auch das Merker-Areal in Baden, das Prof. Dolf Schnebli als Diplomaufgabe vorbereitet hat. Auch die zweite, von Prof. Benedikt Huber gestellte Aufgabe ist aktuell: «Thema Wohnungsnot». Zu entwerfen sind standortunabhängige Notunterkünfte in der Stadt Zürich. Im Klartext: Asylanterunterkünfte. Für den Rek-

tor der Universität Zürich ist mitten in der Stadt als drittes Diplomthema eine Residenz zu entwerfen. Prof. Mario Campi weiss, dass das, was früher der erste Auftrag eines Berufsanfängers war, heute unerschwinglich geworden ist. «Die hier angebotene Aufgabe bietet unseren Diplomanden die letzte Chance, auf dem letzten Stück Land mit letzter

991



Das «Haus eines Kunstfreundes»;
Entwurf von Charles Rennie Mackintosh
1901, 1991 im Bau.

und ein Baukonsortium, das um die Ausnützung seiner Liegenschaft fürchtete. Nächste Abstimmung 1992, diesmal über den Baurechtsvertrag. HP ■

1. Neubau Rampenstrasse der SBB
2. Bauten, die die Stadt Thun im Baurecht abgeben will. In der Platzmitte ein Pavillon mit Restaurant.
3. Aufnahmegebäude
4. Privates Konsortium
5. Schifffahrtskanal
6. Neubauten SBB

Kraft die letzte Villa zu entwerfen.» Der Chef wohnt auf dem Fabrikgelände; ist also die Residenz des Rektors der sprichwörtliche Elfenbeinturm? Vielleicht könnte man auf das letzte Stück Land auch eine Dipl.-Arch.-ETH-Asylantenbaracke stellen. Jedenfalls haben auch Diplomaufgaben ihre Portion angewandten Zynismus.

LR ■

Kulturartikel

JAKOBSNOTIZEN

Vor kurzem beschloss der Zürcher Kantonsrat, einem Privatmann und Sammler für zehn Millionen Franken eine Spielzeugeisenbahnsammlung abzukaufen. Interessant ist, dass den Rat für einmal nicht finanzpolitische Erwägungen geleitet haben. Er verstand sich ausdrücklich als Kulturförderer. Regierungsrat Alfred Gilgen hat die Kantonsräte angefeuert, damit sie begeistert zustimmen. Der Magistrat setzte sich mit dem Isebähnli als Kulturkämpfer in Szene und verlangte mit dem Hinweis Zustimmung, dass ein offener Kulturbegriff heute doch selbstverständlich sei. Ausgerechnet er, der sich in seiner langen Regierungszeit immer wieder als Kulturverhinderer ausgezeichnet hat, wenn er Vorhaben, die ihm politisch nicht geheuer waren, ausgrenzte und abwürgte.

Nichts gegen die Modelleisenbahnen. Sie erinnern mich an eine glückliche Kindheit und sind oft Schmuckstücke der Feinmechanik. Es ist ein Fortschritt, dass Kultur nicht beim Opernhausausgang aufhört. Aber ich misstrauere dem offenen Kulturbegriff, wenn er für alles und jedes erhalten muss. Plötzlich ist alles Kultur oder zumindest würdig, Kultur zu werden, wenn es im bürgerlichen Kopf Platz hat und gut verdaut werden kann. Fatal ist überdies, dass der Staat dasselbe tut wie die privaten Sponsoren: Förderung des Risikolosen. Kultur wird zur Fettwiese: Da gibt's nur Platz für bestimmte Gräser. Kräuter und Blumen haben keinen Raum. Zuviel Einheitlichkeit, Harmonie und Einverständnis schadet aber der Gesundheit.

Wenn wir den Vorschlag für einen neuen Kulturförderungsartikel (Art. 27septies) ansehen, steht dazu wenig geschrieben. Absatz 1 schlägt vor, dass «das kulturelle Erbe zu pflegen», die «Vielfalt des Landes zu fördern» und das «Verständnis für die gemeinsamen kulturellen Werte zu stärken» sei. Absatz 2 will die «kulturellen Güter wenig begünstigter Landesteile» erhalten und dort «kulturelles Schaffen unterstützen», und Absatz 3 schliesslich will «Kontakte mit dem Ausland» pflegen und «Aufgaben von gesamtschweizerischer Bedeutung wahrnehmen». Der Verfassungstext tönt wie das Leitbild einer Versicherung. Da ist oft von der Kultur der Erhaltung, also dem Risikolosen, die Rede und selten von der Absicht, Widersprüche zu fördern. Der Kulturartikel müsste ergänzt werden mit Absatz 4: «Der Bund weiss, dass Kultur unberechenbar und widerspenstig ist. Er fördert Fragesteller, Einsprecher und Ruhelose.» Absatz 5: «Die Kopfnicker brauchen kein Bundesgeld. Wenn sie unterhaltsam genug sind, werden sie von den Sponsoren der Privatwirtschaft gefördert.» Und – vor lauter Kultur wollen wir die Finanzen nicht vergessen – Absatz 6: «Für Kultur braucht der Bund mehr Geld. Von jedem Sponsorenfranken kommen zwanzig Rappen in die staatliche Kulturkasse.»

Zurzeit läuft die Vernehmlassung zum neuen Kulturartikel. Der Schweizerische Werkbund hat eine engagierte Stellungnahme eingesandt. Sie kann bestellt werden beim Werkbund, Limmatstrasse 118, 8031 Zürich.