Bewegung als Geschehen : syntaktische Mittel der Architektur

Autor(en): **E.H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

Heft 10: **Architektur - Bewegung = Architecture - mouvement = Architecture - movement**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-57080

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bewegung als Geschehen

Syntaktische Mittel der Architektur

Die Kodifizierung von Bauteilen als Bilder der Bewegung ist ein ikonographisches Mittel (vgl. Bewegung als Zeichen). Ein anderes, syntaktisches Mittel für die gleiche architektonische Intention besteht darin, die Bewegung als Geschehen zu inszenieren. Die Architektur reduziert sich auf eine Installation, auf eine Bühne. Das Geschehen, das Ankommen und Wegfahren, wird selbst Teil der Architektur.

Les moyens syntaxiques de l'architecture

La codification des éléments construits en tant qu'images du mouvement est un moyen iconographique (voir le mouvement en tant que signe). Pour la même intention architecturale, un autre moyen syntaxique consiste à mettre en scène le mouvement comme un évènement. L'architecture se réduit alors à une installation, à une scène. L'évènement, le va-et-vient, devient lui-même une part de l'architecture.

Syntactic Means in Architecture

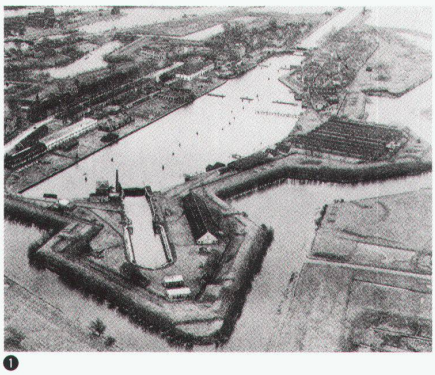
The codification of parts of buildings as images of movement is an iconographic means at the disposal of the architect (cf. movement as sign). Another syntactic means to express the same architectural intention consists in staging movement as an event. Architecture becomes reduced to an installation, to a theatre stage. The event itself, the coming and going, becomes a component of the architecture.

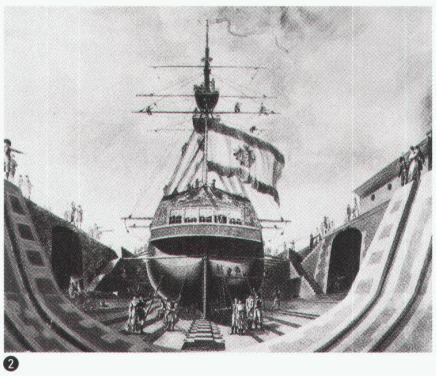
Museum für Schiffsbau, Hellevoetsluis bei Rotterdam, Projekt
Architekt: Charles Vandenhove, Belgien

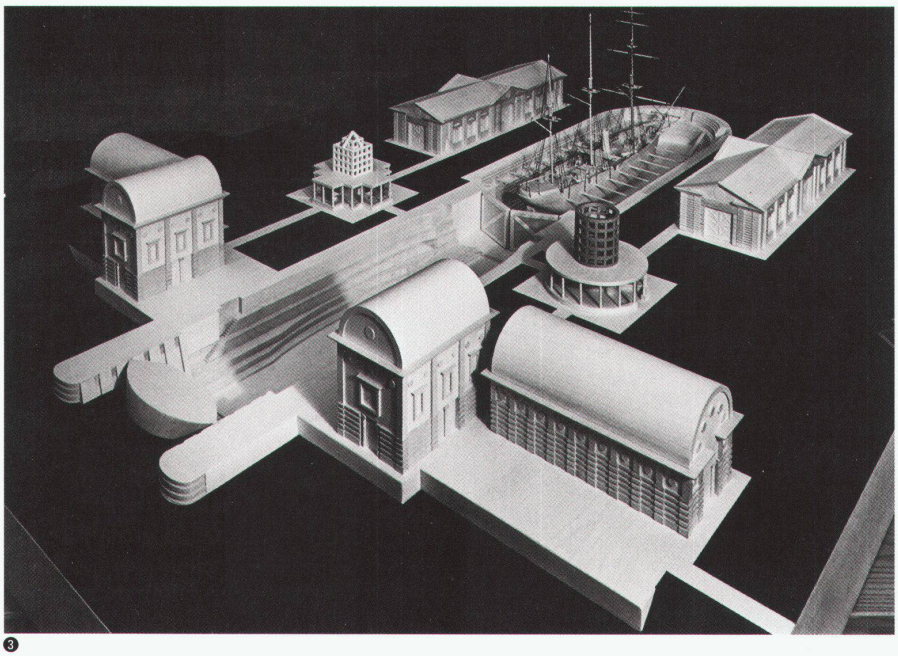
«Hellevoetsluis» war lange die bedeutendste Werft in Holland. Im Zentrum der Anlage wurde 1806 bis 1826 ein grosses Becken erstellt, in dem hydrologische Forschung betrieben und Schiffe getestet wurden. Noch im 19. Jahrhundert diente es den Ingenieuren, um neue Reparaturmethoden zu entwickeln.

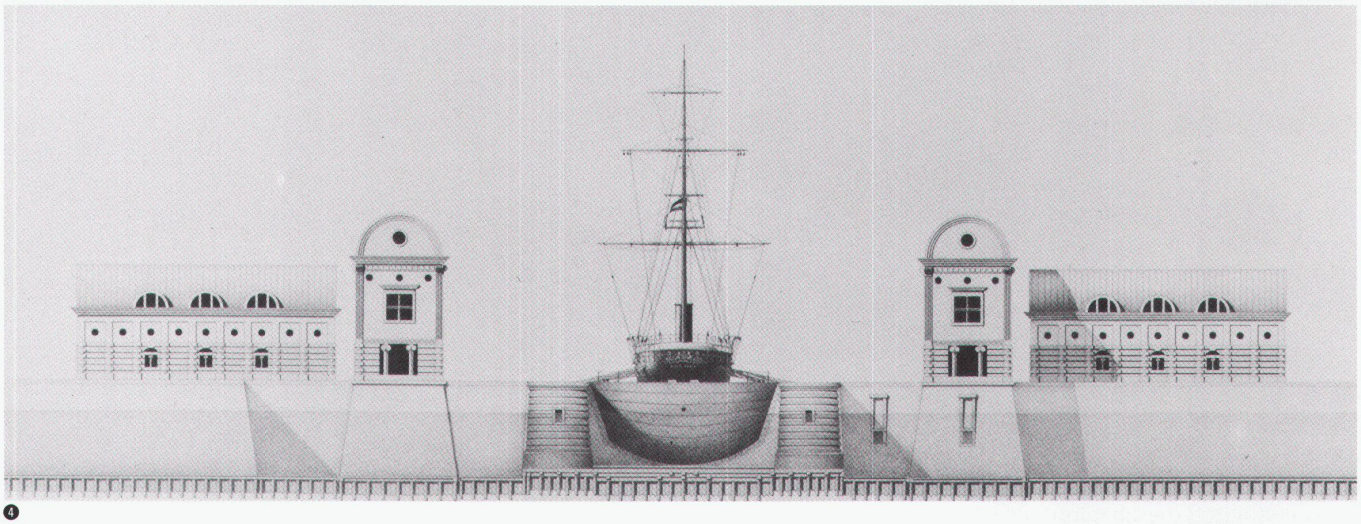
Die Umnutzung der gesamten Anlage zu einem Museum für den Schiffsbau stellt dieses Werftbassin als Denkmal der Ingenieurtechnik in den Mittelpunkt; es erinnert an ein vergangenes Ingenieurdenken, das Schiffsformen noch ohne Computer ermittelte.

Vandenhove versuchte dieses technische Bauwerk für die Simulation der Strömungen und der Fortbewegung als architektonisches Motiv zu verstärken. Dem Bestandteil der gesamten Werftanlage, wo Bewegungen der Schiffe studiert wurden, sind in sich ruhende Baukörper gegenübergestellt, Werkstätte, Produktionshallen, von wo aus die Schiffsbauer ihre Informationen aus dem Forschungsbassin bezogen. Die neoklassizistische Architektur rekonstruiert alte Gebäude der Werftanlage und kontrastiert gleichzeitig das technische Bild des Werftbassins. *Red.*


❶


❷


❸



❹

❺

❶
Hafen mit Werftanlage, Luftaufnahme, 1938 / Le port avec les chantiers navals, vue aérienne / Harbour with dockyard, aerial photograph

❷
Hafenbecken, Werft, Stich von 1806 / Le bassin des chantiers, gravure / Dock, engraving

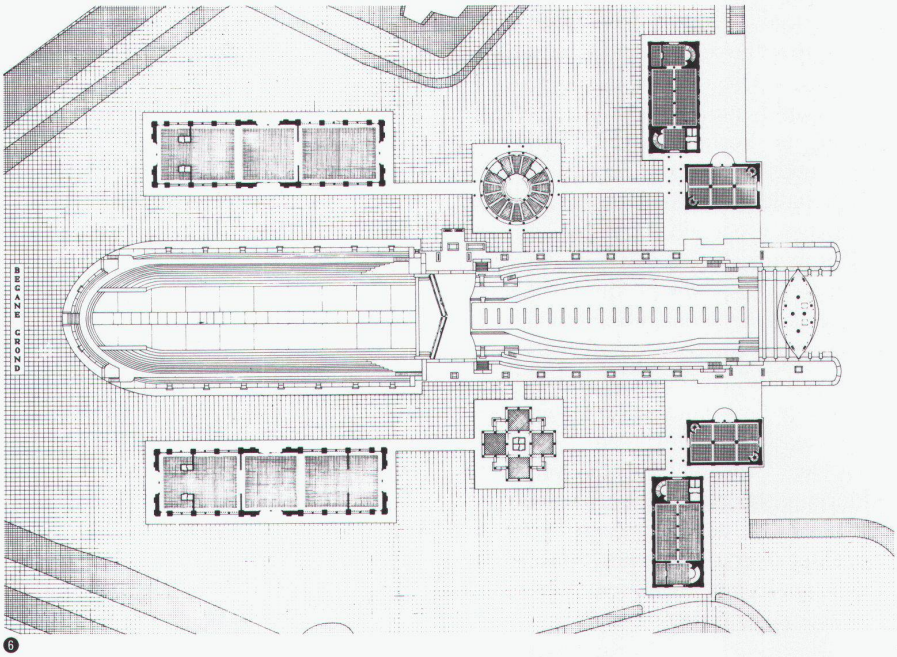
❸
Die Umnutzung als Museum, Modell / La reconversion en musée, maquette / New utilization as a museum, model

❹
Frontansicht vom Hafen / Vue frontale depuis le port / Frontal view as seen from the harbour

❺
Querschnitte («Kieldok» und «Timmerdok»), Längsschnitt / Coupes transversales («Kieldok» et «Timmerdok»), coupe longitudinale / Cross-sections ("Kieldock" and "Timmerdok", longitudinal section

❻
Grundriss / Plan / Ground-plan

Foto: P.A. Rook, Vlaardingen



❻

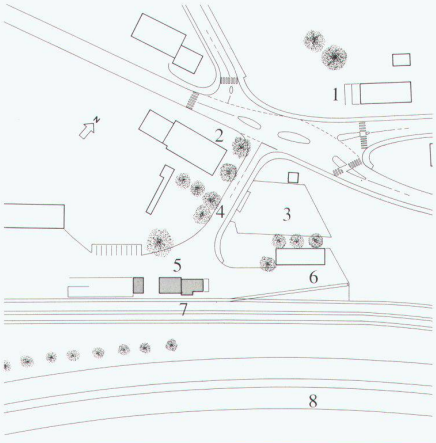
SBB-Station Schönbühl, Projekt
Architekt: Frank Geiser, Bern;
Mitarbeiter: Heinz Freiburghaus

Die Lage der Stationsneubauten wird bestimmt durch die veränderte Einführung der Bahnhofstrasse in die Bernstrasse, durch die Personenunterführung zum neuen Mittelperron und durch die Zweirad- und Fussgängerverbindung vom Einzugsgebiet Südost in Richtung Zentrum. Stationsgebäude und Perronanlage bilden architektonisch eine Einheit und setzen ein Zeichen an einem Ort, der durch veränderte Randbedingungen von Schiene und Strasse neu interpretiert werden muss. Wichtig sind dabei Einbezug und Betonung der topografischen Gegebenheiten durch die übergreifende Ausbildung des nordöst-lichen Gebäudekopfes und durch die Pflanzung einer Baumreihe auf der Böschungskrone entlang der neuen Fussgängerverbindung Zentrum-Bahnhof.

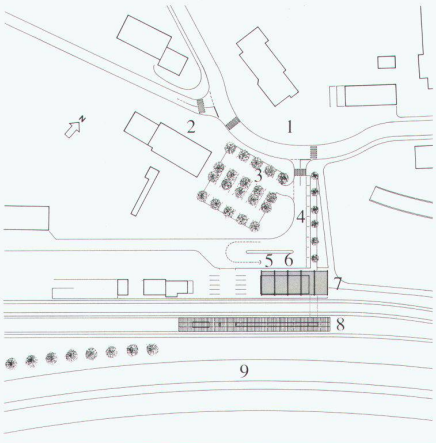
Das Raumprogramm ist auf zwei Stockwerke verteilt: Die Kunden- und Diensträume befinden sich auf der Vorfahrtsebene, die Technik- und Nebenräume auf der Unterführungsebene. Die vertikale Verbindung liegt im Schnittpunkt der Zugangsachsen und mündet direkt in die Personenunterführung ein. Dieser vorgelagert sind die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge und die Toilettenanlagen. Die Kundeneingänge von Cargo-Rapid und Schalterhalle richten sich auf die Vorfahrt aus, die Informations- und Wartezone innerhalb der Schalterhalle öffnet sich zusätzlich zum Hauptzugangsbereich der Bahnbenutzer. Im Büroraum sind die Arbeitsplätze so angeordnet, dass sowohl die Gleisanlagen als auch die Schalter überblickt werden können. Vorfahrt und PW-Parking müssen im Rahmen eines künftigen Gesamtkonzeptes «Bahnhofstrasse» gesehen und weiterentwickelt werden.

Der Gebäudeteil auf der Unterführungsebene wird vorwiegend in Beton erstellt, ausgenommen die über beide Stockwerke reichenden Fassadenpartien. Diese werden in derselben Panelbauweise ausgeführt, die das Gebäudevolumen auf der Vorfahrtsebene umschliesst. Die Gebäudehülle ist dabei unter die aussenliegende Stahltragkonstruktion geschoben, was Änderungs- und Erweiterungsmöglichkeiten offen lässt. Perronüberdachung und Wartehalle sind nach dem gleichen Grundsatz und bei gleicher Materialwahl konstruiert.

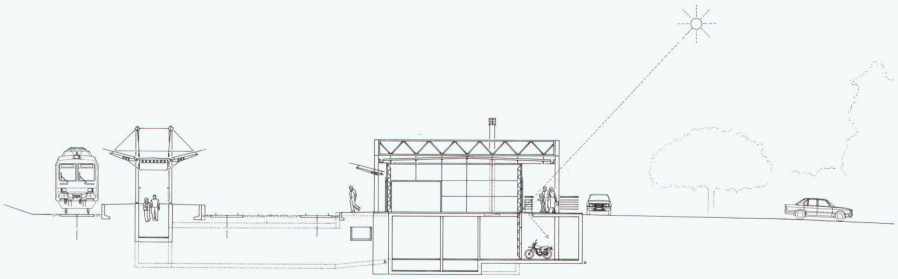
F.G.



❶



❷



❸

❶
Situation alter Zustand / 1 Zentrum Bernstrasse, 2 Landgasthof, 3 Parkplatz, 4 alte Bahnhofstrasse, 5 alter Bahnhof, 6 Güterschuppen, 7 bestehende Gleisanlage, 8 Autobahn / Situation état ancien / Site, original state

❷
Situation alter und neuer Zustand / 1 Zentrum Bernstrasse, 2 Landgasthof, 3 Parkplatz, 4 neue Bahnhofstrasse, 5 PW-Vorfahrt, Kurzparking, 6 Stationsgebäude, 7 Zweiradzufahrt, 8 neue Gleisanlage und Mittelperron, 9 Autobahn / Situation états ancien et nouveau / Site, original and new states

Foto: Rolf Spengler, Bern

❸
Querschnitt durch Perronanlage und Stationsgebäude / Coupe sur l'ensemble des quais et le bâtiment de la gare / Cross-section of platforms and station building

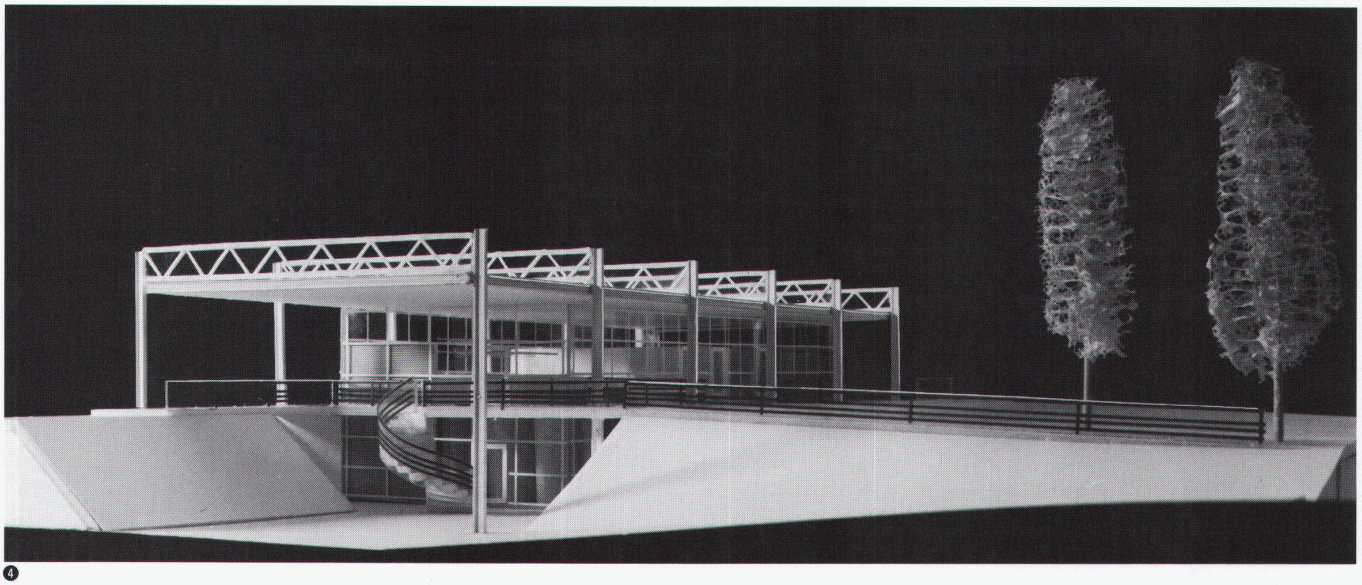
❹
Stationsgebäude, Ansicht von Norden, Modell / Le bâtiment de la gare vu du nord, maquette / Station building, elevation view from north, model

❺
Längsschnitt durch Stationsgebäude / Coupe longitudinale sur le bâtiment de la gare / Longitudinal section of station building

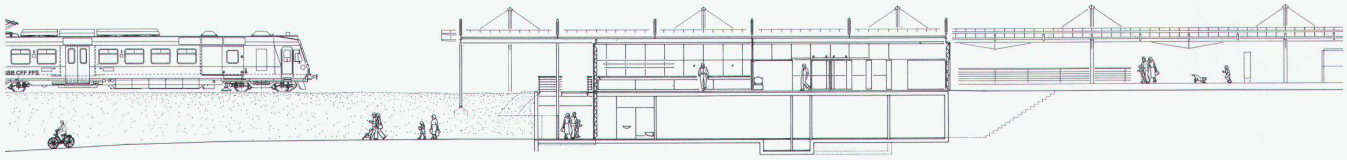
❻
A Grundriss Unterführungsebene / 1 Zweiradzufahrt, 2 Zweirad-Abstellplätze, 3 Personenunterführung, 4 Toiletten, 5 Dienstraum, 6 Relaisstation, 7 Technikräume, 8 Schutzraum, 9 Leitungskanal / Plan au niveau passage souterrain / Plan of underpass level

B Grundriss Vorfahrtsebene / 1 Vorfahrt, 2 Fussgängerverbindung Station–Zentrum, 3 Schalterhalle, Reisedienst, 4 Büro, Stellwerk, 5 Personalräume, 6 Gepäckabfertigung, 7 Cargo-Rapid, 8 Telefon, Automaten / Plan au niveau accès / Plan of approach level

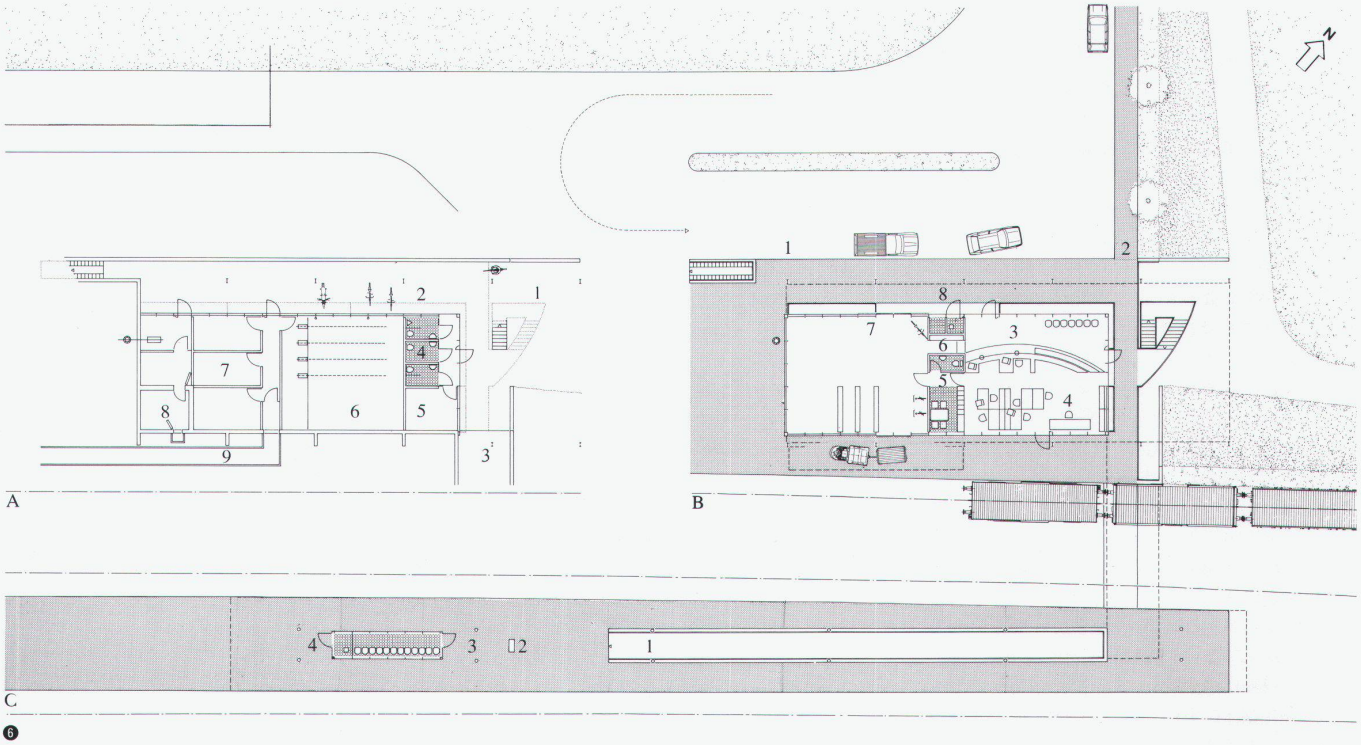
C Grundriss Perronanlage / 1 Fussgängerrampe, 2 Billettautomat, 3 Warteraum, 4 Telefon / Plan des quais / Plan of platforms



4

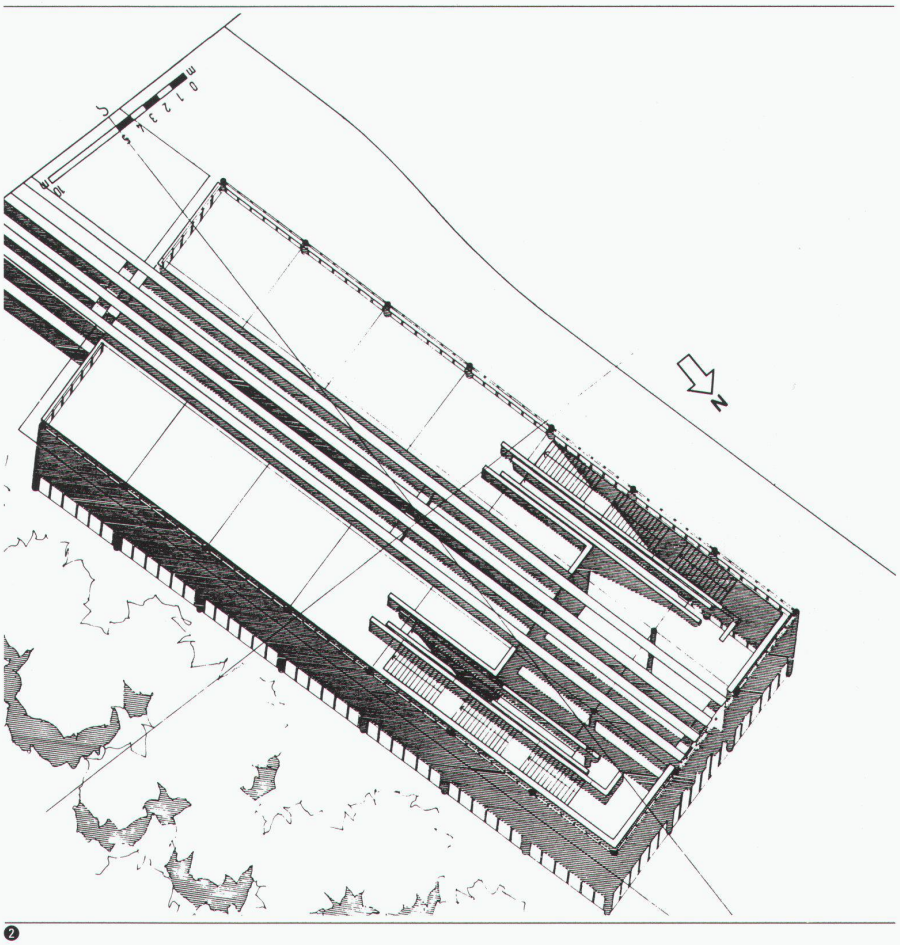


5



6

❶



❷

M-Bahnhof Kemperplatz in Berlin, 1986

Architekten: Brandt & Böttcher; Mitarbeiter: H. Nothnagel

Der Kopfbahnhof selbst, an diesem Platz stellt ein vielfaches architektonisches und städtebauliches Thema; er markiert sowohl einen End- und Ausgangspunkt einer Reise als auch einen städtischen Ort. Zudem weist dieser Bahnhof die Besonderheit eines hochgelegenen Trasses auf. Schliesslich befindet er sich in der Nähe von Architekturmonumenten, im sogenannten Kulturviertel, mit Bauten von Scharoun, Stirling und Gutbrod.

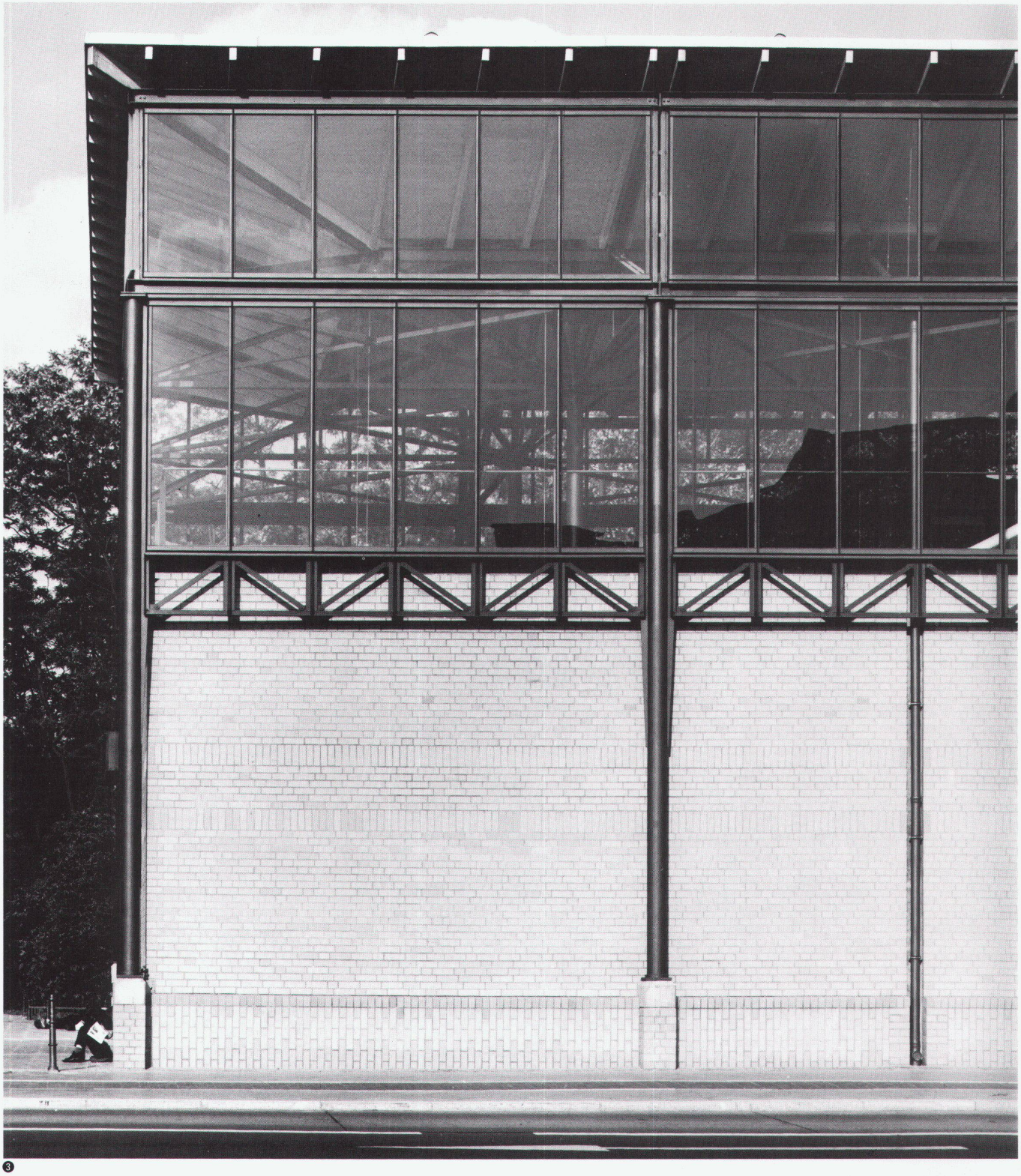
Die Dualität eines in sich ruhenden Baukörpers, eines Solitärs auf dem Platz, und seiner anderen Funktion als Verkehrsgebäude vermitteln ein schweres Sockelgeschoss (gelber Klinker) und ein leichter Aufbau. Eine doppelte Kodierung, die mit den Details und räumlichen Mitteln ausgedrückt wird. In der oberen Ebene spielt sich das Geschehen ab, das Ein-, Aussteigen und Warten, in einem transparenten Panoramaraum, wo von aussen die Bewegungen der Reisenden sichtbar sind und von innen ein Ausblick auf die Umgebung geöffnet wird. Von der unteren Ebene, einem geschlossenen Baukörper, gelangt man auf die Ebene für Bewegungsabläufe: Dasein und Reisen werden im gleichen Gebäude inszeniert, betont und unterstützt durch den Niveauunterschied des Platzes und des Bahnsteiges.

Die Beziehung zu dem auf der anderen Strassenseite gelegenen Musikinstrumentenmuseum von Scharoun besteht im Verzicht auf jegliche Anleihen: Die funktionelle und architektonische Selbständigkeit erinnert eher an die weiter entfernte Neue Nationalgalerie von Mies van der Rohe (der Bahnhof wurde 1988 auch mit dem gleichnamigen Preis ausgezeichnet). *E.H.*

❶
Situation / Situation / Site

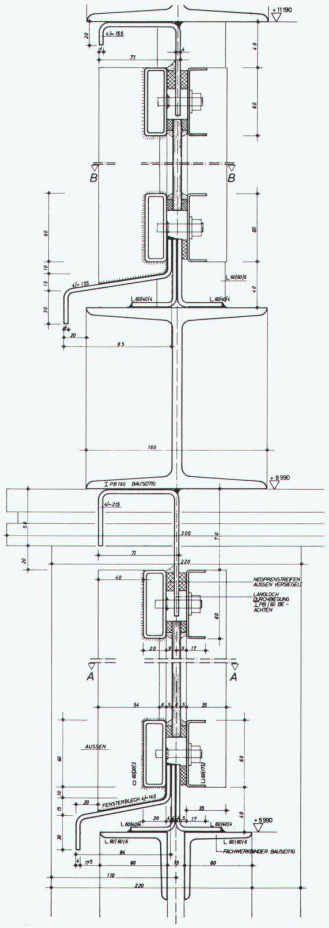
❷
Axonometrieschnitt, Bahnsteigebene / Coupe axonométrique au niveau des quais / Axonometric section, platform level

❸
Detailansicht des Sockelgeschosses aus gelbem Klinkerstein und der verzinkten Stahlkonstruktion / Vue de détail du soubassement montrant les clinkers jaunes et la structure en acier galvanisé / Detail view of the basement floor of yellow Dutch brick and the galvanized steel construction

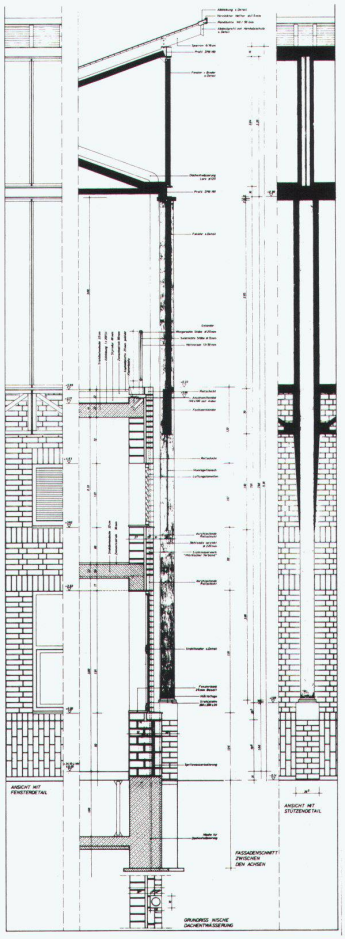


❸

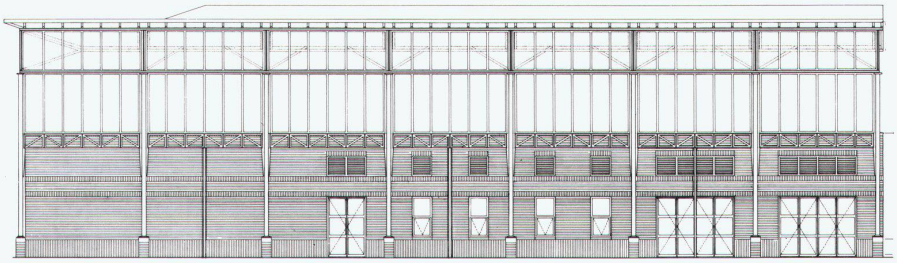
❹



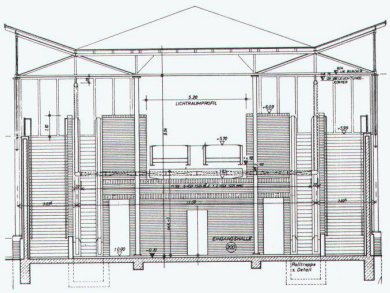
❺



❻



❼



❽

❹
Detailansicht der Eingangsfront / Vue détaillée du front d'entrée / Detail view of entrance façade

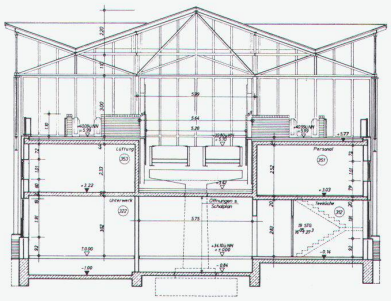
❺
Schnitt durch Glaskonstruktion / Coupe sur la Construction en verre / Section, construction with glass

❻
Fassadenschnitt, Konstruktion aus Fachwerkbinder mit Stahlsäulen (Ø 220 mm) / Coupe sur la façade, construction avec fermes en treillis et colonne en acier (Ø 220 mm) / Elevation section, framework construction with steel columns (Ø 220 mm)

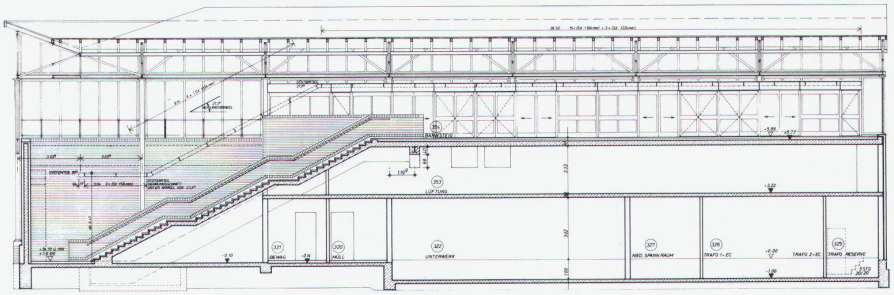
❼
Westfassade / Façade ouest / West elevation

❽
Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section

9



10



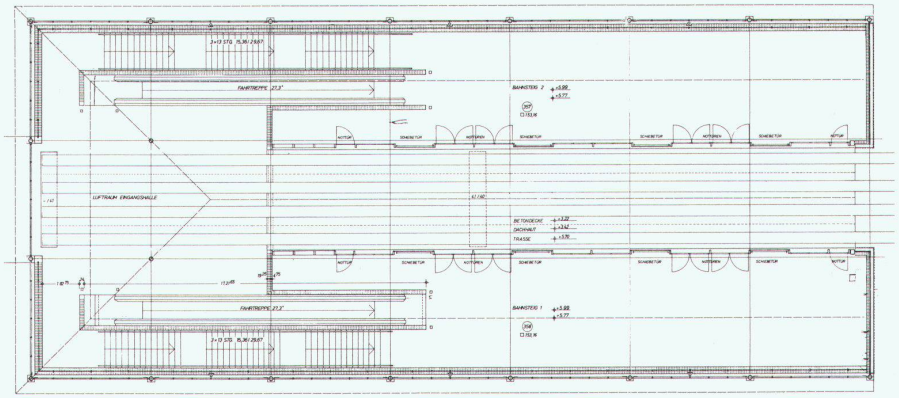
11

9
Eingang / Entrée / Entrance

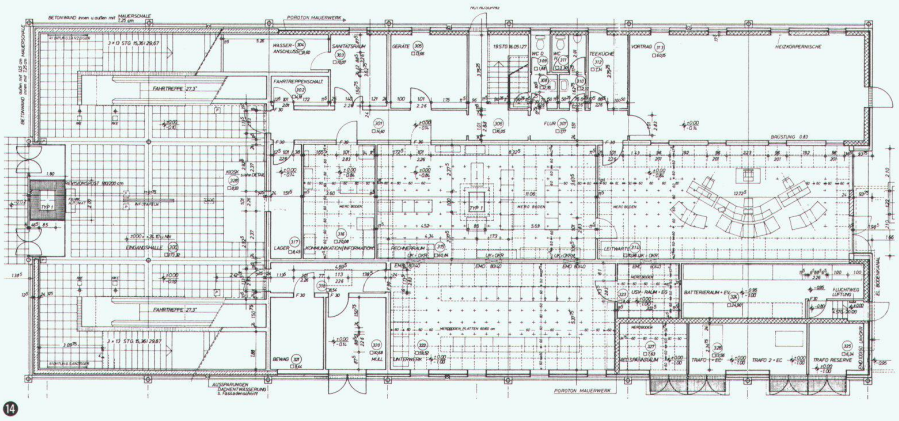
10
Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section

11
Längsschnitt durch Treppe / Coupe longitudinale sur l'escalier / Longitudinal section of stairs

⓬



⓭



⓮

⓬
Gesamtansicht mit dem Musikinstrumentenmuseum von Scharoun / Vue d'ensemble avec le musée des instruments de musique de Scharoun / Assembly view with the musical instrument museum by Scharoun

⓭
Bahnsteigebene / Niveau des quais / Platform level

⓮
Eingangsebene / Niveau d'entrée / Entrance level

Fotos: Reinhard Görner, Berlin