Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 105 (2018)
Heft: 4: Entwurf und Referenz : Analogie und Zitat in der Architektur

Artikel: Wo die Stadt anlegt
Autor: Jaeckle, Justin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823496

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

Wo die Stadt anlegt

Der gedrungene Terminal empfängt den wachsenden Zustrom von Kreuzfahrt-Touristen in Lissabon und eröffnet für die Einwohner der Stadt einen neuen Zugang zum Fluss.

Kreuzfahrtterminal in Lissabon von João Luís Carrilho da Graça

Justin Jaeckle
Rita Burmester (Bilder)

Seit 2011, als die Finanzkrise in Portugal ihren Höhepunkt erreichte, ist der Tourismus exponentiell angestiegen. Die sozialistische Regierung setzte alles auf den Fremdenverkehr, das Rettungsboot, das das Land aus der strengen Politik der Sparmassnahmen herausnavigieren konnte. 2016 überstieg die Zahl der Touristen in Portugal erstmals diejenige seiner 10,3 Millionen Einwohner. Das hat bei vielen Lissabonern die Befürchtung geweckt, dass Tourismus und ausländische Investitionen sie aus ihrer eigenen Stadt drängen. Immerhin ist die Bedrohung durch Kreuzfahrtschiffe in Lissabon eher symbolischer Art, anders als in Venedig, wo jeder maritime Koloss die Fundamente der Stadt wortwörtlich erzittern lässt (und laut umstrittenen Plänen der Landesregierung ein neuer Terminal vor dem Festland entstehen soll, damit die grössten Kreuzfahrtriesen nicht mehr ins Becken von San Marco einfahren).

Am 10. November vergangenen Jahres eröffnete Portugals Premierminister António Costa in Lissabon den Kreuzfahrtterminal des Architekten João Luís Carrilho da Graça in einer privilegierten zentrumsnahen Lage, unweit des Bahnhofs Santa Apolónia, im Schatten des Pantheons. Die 2 500 Passagiere und 1 000 Besatzungsmitglieder der *Jewel of the Seas* legten als Erste am noch im Bau befindlichen Terminal an; genau dort, wo vor Jahrhunderten die portugiesischen Karavellen in See stachen, um die Welt zu entdecken, und gegenüber dem historischen Zollhaus, in dem die erbeuteten Reichtümer abgefertigt wurden.

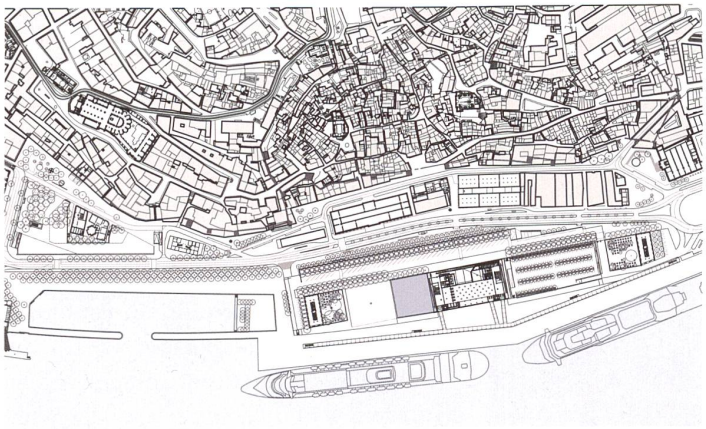
Der Lissaboner Terminal wurde von einem internationalen Konsortium finanziert und steht emblematisch für den raschen Wandel der Stadt und die zahlreichen neuen Bauvorhaben: Was für das frühere Lissabon der Handel mit Gold und Gütern war, sind für die heutige Stadt die internationalen Besucher und Investoren (angelockt von Investitionsprogrammen). Verhalfen ihr einst Entdeckungsreisen in die ganze Welt zur Blüte, so ist es heutzutage die Entdeckung der Stadt durch den Rest der Welt, die sie prosperieren lässt und formt.

Der Terminal ist Teil einer Langzeitstrategie, die die Wiederanbindung der Stadt an den Fluss zum Ziel hat. Freizeiteinrichtungen sollen die 16 Kilometer lange Wasserfront am Tejo wiederbeleben; das westlich anschliessende Viertel Belém und der östlich liegenden Parque das Nações, in dem bereits 20 Jahre zuvor die *Expo 98* mit dem Ziel ausgerichtet worden war, der Stadt Expansionsmöglichkeiten zu sichern, sollen näher aneinanderrücken. Der Expo-Plan beginnt sich auszuzahlen, denn die zunehmende Beliebtheit der Innenstadt von Lissabon treibt die Immobilienpreise in die Höhe. Nach und nach verschwinden bezahlbare Wohnräume, und die Identität des Zentrums steht auf dem Spiel.

Terminal als Treiber

Zwischen dem Terminal und der Expo wird gerade das *Prata Living Concept* realisiert – ein von Renzo Piano entworfenes, gemischtes Stadtviertel mit 499 Wohnungen auf 244 000 Quadratmetern. Mit 400 000 Euro für ein Studioappartement und 2 Millionen Euro für ein Penthouse liegen die Wohnungen ausserhalb der Reichweite der meisten Einheimischen. Trotzdem waren die ersten dreissig Wohnungen Ende 2017, noch vor ihrer Fertigstellung, fast restlos verkauft, zur Hälfte an portugiesische, zur Hälfte an ausländische Interessenten. Das Viertel Marvila, das zwischen Prata und dem Terminal liegt, profitiert vom Aufschwung; Kunstgalerien und kleine Brauereien ziehen in die stillgelegten Industrieanlagen und ebnen den Weg für kommende Lofts.

Die ganz auf die Themen Meer und Schifffahrt ausgerichtete *Expo 98* war der richtige Rahmen für Carrilho da Graças Pavillon *Knowledge of the Seas*, den man als Vorläufer seines Kreuzfahrtterminals werten kann. Letzterer ist im Grund sogar weitaus pavillonähnlicher als die monumentale Konstruktion für die Expo. Dank seines schlichten Entwurfs, einer umhüllten Box, gewann Carrilho da Graça 2010 den Wettbewerb gegen starke Konkurrenten wie Aires Mateus und Zaha Hadid. Der Bau schmiegt sich an das Hafenbecken zwischen dem Fluss und dem Hügel

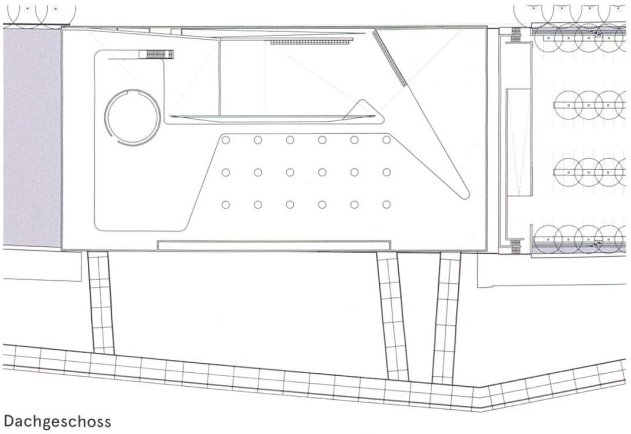


Adresse
Santa Apolónia, Lissabon
Bauherrschaft
Administração do Porto de Lisboa
Lisbon Cruise Terminal (Konzessionsnehmerin)
Architektur
JLCG arquitectos, Lissabon; João Luís Carrilho da Graça (Leitung), Francisco Freire, Paulo Costa, Luis Cordeiro (Mitarbeit)
Ingenieure
Fase, Porto/Lissabon
Fachplaner
Landschaftsarchitektur: Global, Arquitectura Paisagista, Lissabon; João Gomes da Silva
Klimatechnik und Akustikplanung: NaturalWorks, Lissabon
Bausumme
19.5 Millionen Euro
Nutzfläche
12 440 m²
Chronologie
Wettbewerb: 2010
Planung: 2010 – 15
Ausführung: 2016 – 18

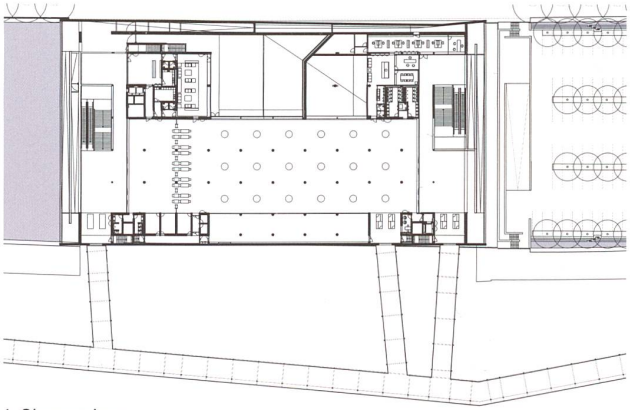
Die über ein System von Rampen zugängliche Dachterrasse ist als öffentlicher Platz angelegt. Bild: Administração do Porto de Lisboa

Rechte Seite: In der Eingangshalle sorgt ein geneigter Pfeiler für ein Überraschungsmoment. Auskragende Betondecken bilden ein Schatten spendendes Vordach über dem Eingangsbereich.

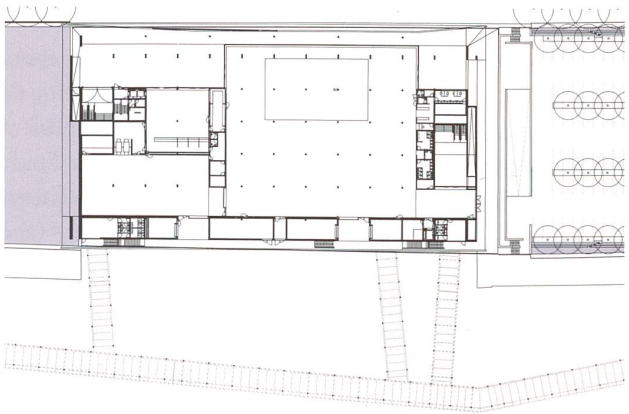
Schnitt



Dachgeschoss



1. Obergeschoss



Erdgeschoss

0 50

der Alfama; sein niedriges Profil und die bescheidene Dimensionierung tragen dazu bei, den Zugang zum Fluss von der Stadt aus so durchlässig wie möglich zu gestalten; die ankommenden Passagiere haben von den Schiffdecks aus über das Dach des Terminals hinweg freie Sicht auf die Stadt, die sich in ihrer vollen Pracht präsentiert. Die Gangways zwischen Terminal und Schiffen schweben erhöht auf dünnen Pfeilern und ermöglichen so den visuellen Kontakt zwischen Strasse und Tejo.

Dach als Topografie

Das Gebäude ist ein Paradestück an roher Einfachheit; es vermeidet jegliche materielle Spielerei, um den Anforderung des Budgets, der Besucher und der Wartung gerecht zu werden und gründet auf einem klar durchdachten Konzept. Fussböden aus geschliffenem Beton finden ihr Gegenüber in abgehängten Decken mit integrierter Haustechnik. Die tragende Konstruktion aus schwarz pigmentiertem Beton hebt sich grafisch von den crèmefarbenen Betondecken- und wänden ab, die den Bau umhüllen wie eine Tischdecke, und die ein Schatten spendendes, auskragendes Dach über dem Eingangsbereich formen. Auf der Gebäudeoberseite hebt und senkt sich die Betonhülle wie eine geometrische Topographie – eine kleinmassstäbliche Mimikry der umgebenden Hügel und Täler Lissabons – und dient als Aussichtsplattform. Ein niedriger Zylinder kontrastiert die kantigen Linien; er krönt das Dach, verbirgt den Aufzugsschacht und bietet Platz für eine Bar für die zahlreichen Veranstaltungen, die hier zweifelsohne stattfinden werden. Neben dem Gebäude erinnert ein Wasserbassin an die ehemaligen Docks und kühlt das Areal an heissen Tagen.

Kein Anklang an eine Ikone

Auch wenn das Gebäude die für Carrilho da Graça charakteristische strenge Formensprache aufweist, so stellt es doch seine Flexibilität und Funktionalität unter Beweis. Die schnörkellose Konstruktion vermeidet jeden Anklang an eine Ikone. Wenn erst die Bäume auf der davorliegenden Grünanlage und dem Parkplatz gewachsen sein werden, verliert der Bau weiter an Sichtbarkeit.

Dennoch inszeniert das Gebäude geschickt einige dramatische Momente. Seine Fassade hebt und senkt sich und markiert auf der Stadtseite mit einem nach unten zulaufenden Winkel, der gerade knapp nicht den Boden berührt, den Ein- und Ausgangsbereich. Diese architektonische Geste des schwebenden Volumens ermöglicht ein neu entwickelter, innovativer Leichtbeton, der für die gesamte Gebäudehülle verwendet wurde. Durch den Zuschlag eines pulverisierten Korksubstrats verliert der Beton 40 Prozent seines

Kalksandstein bietet die besten Voraussetzungen für den verdichteten Hochbau: Hoher Schall- und Brandschutz, Erdbebensicherheit, Raumklima, Wertbeständigkeit und optimale Ökobilanz.

www.kalksandstein.ch

K·S·V
VERBAND SCHWEIZER
KALKSANDSTEIN PRODUZENTEN

Gewichts und besitzt gute Dämmwerte. Der Korkbeton verleiht den Fassaden eine erdige Oberflächenstruktur, die aus der Entfernung fast wie Travertin anmutet. Aus der Nähe aber verleihen die Korkpartikel den sandgestrahlten Fassaden die Ästhetik einer krustenartigen Schale, die eben gerade aus dem Meer geborgen wurde.

Moment konstruktiver Heiterkeit

Im Inneren des Gebäudes regiert reine Funktionalität, nur in der Eingangshalle kommt es zu einem Moment konstruktiver Heiterkeit. Drei Rundpfeiler streben vertikal nach oben, um das abfallende Dach zu stützen, ein vierter aber lehnt sich – wie ein besoffener Matrose – gegen eine auskragende Ecke und beschert ein unerwartetes Moment in einem ansonsten so rigorosen Gebäude. Der geneigte Pfeiler dient gleichzeitig als Orientierungshilfe, denn er verweist auf die programmatischen Bedürfnisse eines Gebäudes, das höchsten Sicherheitsvorkehrungen entsprechen muss und in dem die stockwerkübergreifenden Raumvolumina sowohl die Überwachung erleichtern als auch den Lichteinfall begünstigen.

Mit Tausenden von Passagieren aus aller Welt, die sich gleichzeitig durch den Terminal bewegen, ist das Gebäude notwendigerweise sicherheitstechnisch bestens ausgestattet, etwa mit einer extraterritorialen Zone, die sich bis zum Kai erstreckt und mit einem Stacheldrahtzaun gesichert ist. Das aber hat Carrilho da Graça nicht davon abgehalten, das Gebäude durchlässig zu gestalten und öffentliche Räume und Fusswege durch das Gebäude hindurch und um dieses herum zu führen.

Eine zickzackförmige Rampe windet sich an der Westseite des Gebäudes hoch und führt den Besucher zu einem öffentlichen Café auf einer Terrasse im ersten Stock; von dort gelangt man durch eine Lücke zwischen Gebäude und Hülle auf die bereits erwähnte Dachterrasse, die als öffentlicher Platz angelegt und von einer gläsernen Brüstung umfangen ist. Diese noble Geste, der Stadt etwas von ihrem öffentlichen Raum zurückzugeben und ihn gleichzeitig in das Gebäude zu integrieren, war vermutlich aus den bereits genannten Gründen der Sicherheit ein Thema, das den gesamten Entwurfsprozess begleitete.

Die geneigten Oberflächen des Terminals, seine bewegten Formen, die gemässigte Höhe und die öffentlich zugängliche Dachterrasse drängen den Vergleich mit dem Lisaboner MAAT (Museum für Kunst, Architektur und Technologie) von Amanda Levete auf. 2016 wurde das Museum an der Wasserfront Beléms mit grossem Tamtam eröffnet. Deshalb wirkt der nur zwei Jahre später fertiggestellte Terminal unfairerweise wie ein Gast, der zu spät zur Party kommt. Trotz radikal verschiedener Programme scheinen die beiden Bauten konkurrierende Mitglieder derselben Architekturfamilie. Die geschwungene Hülle des MAAT aus glänzenden, massgeschneiderten Klinkern erinnert an eine Debütantin, die in ihrem besten Kleid posiert; die Anforderungen an das Raumprogramm eines Museums scheinen darüber jedoch ins Hintertreffen geraten zu sein. Carrilho da Graças roboterartiger Terminal dagegen scheint sich in seiner Kargheit wohlzufühlen – als sei er ein Modell, das kein Bedürfnis hat, etwas anderes darzustellen als die Erfüllung der Anforderungen an den Bau. —

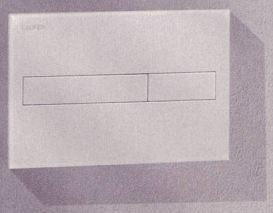
Justin Jaeckle ist Kurator und Autor in Lissabon. Er beschäftigt sich mit zeitgenössischer Kultur, Kunst, Design und bewegtem Bild. In Lissabon programmiert er das *Doclisboa International Film Festival.* Für die Londoner *Architecture Foundation* kuratiert er die Sparte Architektur im Film. Aus dem Englischen von *Dorothea Deschermeier.*

DUSCH-WC CLEANET RIVA

Design by PETER WIRZ

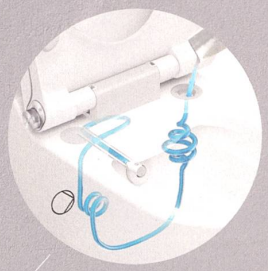
LAUFEN

Laufen ist es meisterhaft gelungen, die raffinierte Technologie des Dusch-WCs in einen komplett geschlossenen Keramikkörper zu integrieren.
Die architektonische Ästhetik des klassischen Badezimmers wird durch die Formschönheit des Dusch-WCs Cleanet Riva elegant unterstützt.



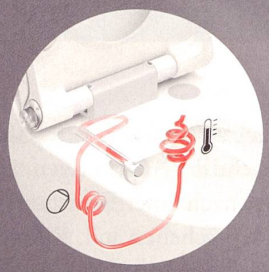
INTUITIVE BEDIENUNG
DER DREHKNOPF ERLAUBT AUF KNOPFDRUCK, DEN WASSERSTRAHL ZU AKTIVIEREN, SOWIE DURCH DREHEN, SEINE STÄRKE UND POSITION ZU VERÄNDERN.

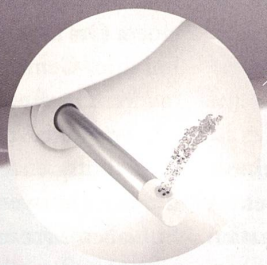
INTEGRIERTE ENTKALKUNG
DAS ENTKALKUNGS-PROGRAMM ENTKALKT ALLE WASSERFÜHRENDEN TEILE.



ABNEHMBARER SITZ UND DECKEL
FÜR EINE PROBLEMLOSE REINIGUNG.

THERMISCHE REINIGUNG
DIE HYGIENESPÜLUNG REINIGT DAS GESAMTE WASSERFÜHRENDE SYSTEM THERMISCH MIT 70 GRAD HEISSEM WASSER.





EINSTELLUNG NACH WUNSCH
DER DUSCHSTRAHL IST IN SIEBEN STUFEN REGELBAR.

OBERFLÄCHENVEREDELUNG UND OHNE SPÜLRAND