

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/ Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



Diplomarbeit

„Centro Culturale di Locarno“

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplomingenieurs unter der Leitung von

Herrn Prof. Arch. Dipl.-Ing. András Pálffy

am E253/6 Institut für Architektur & Entwerfen,
Abteilung für Gestaltungslehre und Entwerfen.

Eingereicht an der Technischen Universität Wien, Fakultät für
Architektur und Raumplanung von

Maximilian Tronnier

1228682

Centro culturale di Locarno

Ein Kunst- und Kulturhaus für das Tessin

Prolog

Im schweizerischen Tessin liegend, soll in der Stadt Locarno, am Nordufer des Lago Maggiore ein Zentrum für Kultur entstehen. Im Zuge des Programms „Città Ticino“ soll der gesamte Kanton als zusammenhängende Stadt funktionieren und verstanden werden. Die Region um Locarno soll, auch wegen des alljährig stattfindenden Filmfestivals, zu einer Anlaufstelle für Kulturinteressierte und -schaffende werden. Das „Centro culturale di Locarno“ entsteht auf dem Areal des Kopfbahnhofs, welches die Gemeinden Muralto und Locarno trennt. Das neue Zentrum soll zum Einen als verbindendes Element dieser Ortschaften fungieren, andererseits Besucher aus aller Welt auch abseits der Filmfestspiele einladen. Gleichzeitig bereichert es das „Festival del Film“ um eine weitere Spielstätte.

Der Entwurf setzt sich mit der Frage auseinander, inwieweit ein Bahnhof, ein Ort der Schnelligkeit, des Trubels und der Lautstärke mit der Atmosphäre eines Museums oder Opernhauses verknüpfbar ist.

Prologo

La città di Locarno è situata nella parte meridionale della Svizzera, conosciuta come Ticino, e sulla sponda settentrionale del Lago Maggiore.

Dovrebbe essere istituito un centro culturale nella cornice di „Città Ticino“ e l'intera località dovrebbe essere considerata una città coerente. Il territorio che circonda Locarno dovrebbe essere un punto di incontro per artisti e persone interessate alla cultura che questa città può offrire al di là del ricorrente Film Festival. Il „Centro culturale di Locarno“ dovrebbe essere costruito nell'area terminale che separerà i comuni di Muralto e Locarno. Il nuovo centro dovrebbe connettere i due comuni e sarà inoltre una preziosa opportunità per attrarre gente da tutto il mondo e invitar loro a visitare la zona e partecipare al festival.

Il progetto intende inoltre rivelare fino a che punto una stazione ferroviaria può essere un luogo che collega la rapidità il caos e l'intensità del suono con l'atmosfera di un museo o di un teatro d'opera .

Der Bahnhof

Tessin

Architektur in Tessin

Città Ticino

Cinema City

Locarno

Filmfestspiele Locarno

Bauplatz

Entwurf

Konzept

Pläne

Visualisierungen

Dank

Der Bahnhof



Für manche ist er nur ein Durchzugsort. Eine Schnittstelle von verschiedenen Verkehrsmitteln, ein bedeutungsloser Platz zum Umsteigen. Er kann aber auch ein aufregender, abwechslungsreicher und emotionaler Ort für andere sein. Für sie bedeutet ein Bahnhof Internationalität und Heimat, Abschiedsschmerz und Wiedersehensfreude.

Bahnhöfe waren meistens Gebäude, die mit großem Aufwand und Stolz errichtet wurden. Bauten für die Ewigkeit, oft sehr repräsentativ und mehr als ein reiner Verkehrsbau. Aber Bahnhöfen haftet auch ein schlechtes Image an, welchem durch Aufwertung (z.B. Geschäfte, Gastronomie) versucht wird, entgegenzuwirken. Die heutige Nutzung entspricht daher oft eher einer Shoppingmall als der eines herkömmlichen Bahnhofs. Es war aber immer ein Ort, der verschiedene Personengruppen vereint: Pendler, Geschäftsreisende, Urlauber und Stadtbewohner. Alle vereint eine gewisse Dynamik oder manchmal auch eine Schnelllebigkeit.

(Raich, 2010, S. 3)

Geschichte des Bahnhofs

„Der Bahnhof ist ein dynamischer Raum, der durch sein ständig änderndes Image und sich ändernde Nutzer, kein beständiger Bau mehr ist, sondern mehr einen Prozess darstellt.“¹

Mit der industriellen Revolution bzw. der Entwicklung der Dampfmaschine wurden ab 1825 vorzugsweise Güter auf Schienen befördert. Rohstoffe wie Kohle konnten so leicht durch das ganze Land transportiert werden. Die ersten Bahnhöfe dienten weniger dem Personenverkehr und so lagen die Interessen eher bei profanen Nutzbauten als in der Errichtung von architektonisch anspruchsvollen Bahnhofshallen. Bis 1850 entstanden in Europa ca. 20.000 km Eisenbahnlinie mit ca. 700 Bahnhöfen.²

Mitte des 19. Jhdts. begann vor allem in den Industrieländern der Bauboom, wodurch in vielen Städten neue Bahnhöfe entstanden. Bahnhöfe wurden nun als „Empfangssalons der Städte“ bzw. „Tor zur Welt“ gesehen. Großstädtische Bahnhöfe begannen sich überregional zu verbinden und auch über die Landesgrenzen hinweg. Die Bauten waren nicht mehr zurückhaltend sondern demonstrierten Wohlstand, waren von städtebaulicher Dominanz und zeigten eine großzügige Raumwirkung.

Der erste Weltkrieg beendete die Hochblüte des Eisenbahnbaus, bzw. es wurden nur noch an für den Krieg strategisch wichtigen Punkten neue Schienenstrecken und Gebäude errichtet. Zum ersten Mal wurde der Bahnhof mit einem negativen Image behaftet. Züge wurden genutzt um Soldaten zu befördern. Man versuchte den privaten Reiseverkehr möglichst einzustellen.

(Raich, 2010, S. 8)

„Zum Ende des ersten Weltkriegs ließ schließlich das Warten der Angehörigen am Bahnhof und die Verzweiflung als erwartete Personen nicht mehr zurückkamen, dem positiven Flair des Bahnhofs keine Chance mehr.“³

Im zweiten Weltkrieg brannten sich vor allem die Bilder vom Abtransport der Juden in Züge ein. Der Bahnhof stand nicht mehr nur für Abschied, sondern für Ausbeutung, Misshandlung und Unterdrückung. Bahnhöfe waren bevorzugte Ziele für Bombenangriffe und wurden so auch als gefährliche Orte wahrgenommen.

Nach dem Krieg mussten daher zahlreiche Bahnhöfe wieder aufgebaut werden, sie wurden zur Anlaufstelle von Kriegsheimkehrern und Obdachlosen. Es entwickelte sich dort ein Schwarzmarkt an dem die wenigen Habseligkeiten gegen Nahrungsmittel oder anderes eingetauscht wurden. Eine gewisse Zwielfichtigkeit umgab demzufolge die Bahnhöfe bzw. Bahnhofsrui-nen in den Nachkriegsjahren. Diese wurden dann nach und nach meistens durch Neubauten ersetzt, was der Tatsache geschuldet war, dass prunkvolle Wiederaufbauten finanziell nicht tragbar und die alten Gebäude durch die Kriegsgeschehnisse negativ konnotiert waren. Man sah den Bahnhof wieder eher als Zweckbau, für den eine aufwendige Architektur als nicht notwendig erachtet wurde.

In den 50er und 60er Jahren wurde das Auto immer populärer, weil es als dynamisch und modern galt. Die Eisenbahn wurde zum Transportmittel der armen Bevölkerungsschicht degradiert. Durch schwindende Besucherzahlen und fehlende Investoren entwickel-



(Raich, 2010, S. 10)

ten sich die Bahnhofsareale immer mehr zu Rotlicht- und Rauschgiftvierteln. Zusätzlich lockte der Bahnhof als frei zugänglicher öffentlicher Raum immer mehr Nichtreisende (z.B Obdachlose).⁴

Mitte der 60er Jahre gewann das Reisen mit der Bahn vor allem bei Jugendlichen an Attraktivität. Die Möglichkeit mit wenig finanziellen Mitteln „die Welt zu erobern“ schien äußerst reizvoll. Bis zu den 90er Jahren wurde allerdings nicht mehr groß in das Bahnwesen investiert. Dann jedoch begannen die Städte ihre Bahnhöfe als „urbane Visitenkarte“ zu entdecken und bis heute erlebt man eine große Bereitschaft bei der Revitalisierung von Eisenbahnanlagen. Dabei geht es neben einem modernen Aussehen mit hohen architektonischen Anspruch auch um die Wiederherstellung eines positiven Images.⁵

Internationalität, Umweltbewusstsein aber auch Mobilität und Effektivität sind Begriffe die im Zusammenhang mit modernen und gut strukturierten Bahnhöfen fallen müssen. So kann ein Bahnhof zum Identität stiftenden Bauwerk einer Stadt werden, die sich nicht vor Veränderung scheut und positiv in die Zukunft blickt.

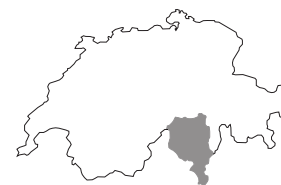
Mit dem „Centro culturale di Locarno“ wird ein moderner Bahnhof entstehen, der mehr ist als ein reiner Verkehrsbau. Als ein Hybrid kombiniert er verschiedene Funktionen, wobei er beispielsweise kein Einkaufszentrum beinhaltet, sondern kulturelle Institutionen in Form eines Opernhauses und eines Museums. So kann Locarno sich als Kulturmetropole in der Schweiz etablieren.



(Raich, 2010, S. 11)

Bild: Historische Aufnahmen von
Locarno (Aplrailworks, 2016)

Tessin

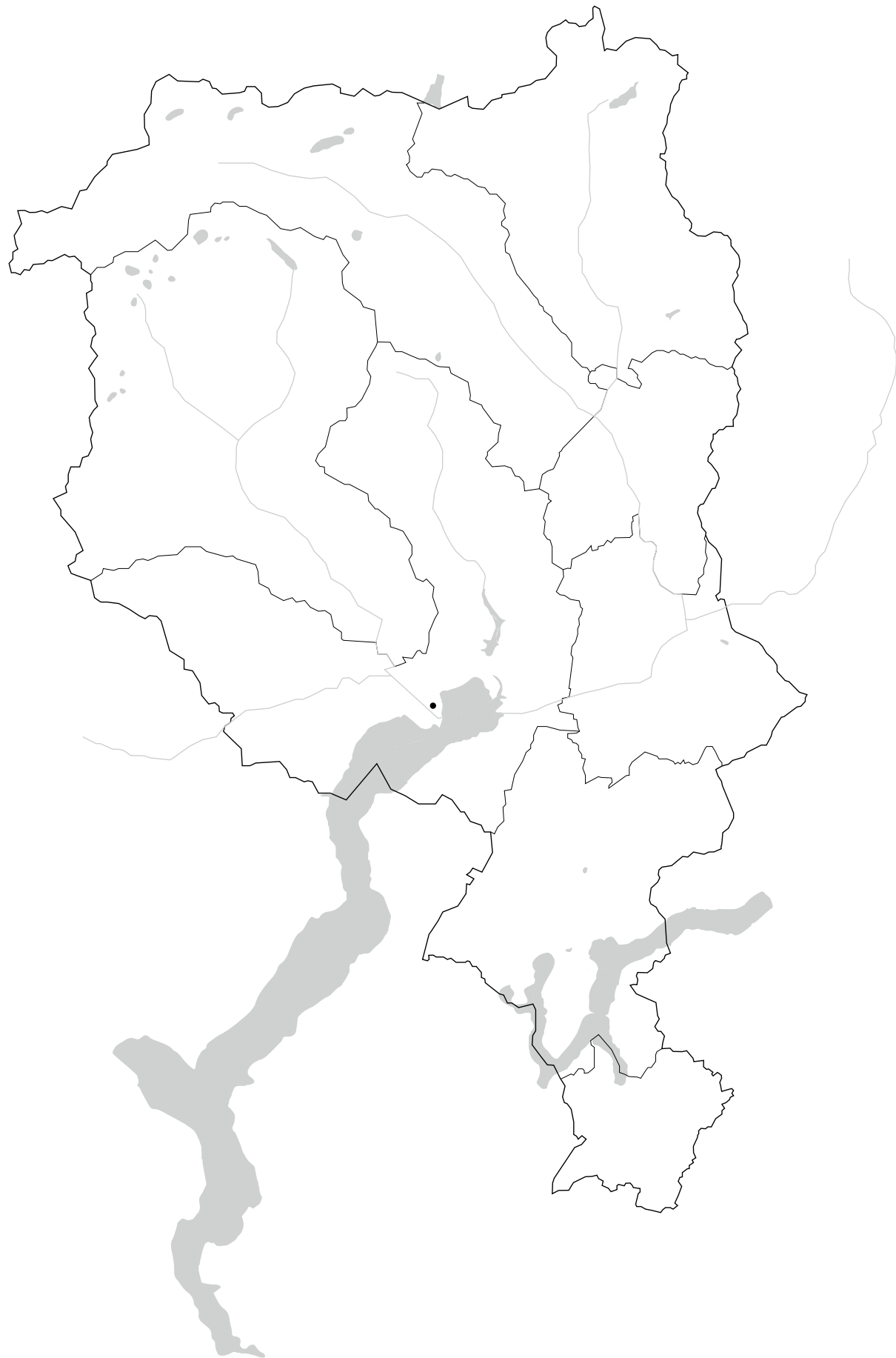


(Chiringhelli, 2016)

(ASO, 2015)

Der Kanton Ticino macht flächenmäßig den größten Teil der italienischen Schweiz aus. Die Gesamtgröße beträgt 2.812 q2m, was 7% der Fläche der gesamten Schweiz entspricht. Das Tessin besteht aus zwei geographischen Haupträumen, welche vom Monte Ceneri getrennt werden. Das „Sopraceneri“ gehört zum Alpenraum und wird vom Oberlauf des Flusses Tessin durchflossen, das „Sottoceneri“ hingegen ist ein typischen Voralpengebiet.⁶ Der Norden ist eine vorwiegend bergige Gegend, die zu mehr als 50 Prozent oberhalb einer Höhe von 1500 Metern liegt. Der Süden dagegen besteht weitestgehend aus Flachland, welches sich zur Poebene hin öffnet. Insgesamt leben dort mehr als 330.000 Einwohner, vor allem in den Ballungsräumen Lugano, Locarno/Ascona, Mendrisio/Chiasso und der Hauptstadt Bellinzona.⁷

Die Region erhält Ihren Namen vom Fluss Ticino der vom St-Gotthard Massiv in den Lago Maggiore mündet. Im Kanton leben 83% italienische Muttersprachler. Daneben gibt es viele Dialekte. 76% der Bevölkerung sind römisch katholisch und 7% evangelischen Glaubens.



Geschichte des Tessin

(Bamberg und Pellandini, 2010, S.9)

Das mediterrane Klima und das italienische Flair zieht eine Menge von Touristen an. Der tertiäre Sektor gilt als größter wirtschaftlicher Faktor für diesen Kanton besonders für die Städte Bellinzona, Locarno, Ascona und Lugano. Außerdem gilt Ticino als eine der berühmtesten Regionen für Weinanbau, obwohl die dafür sich eignende Fläche nicht sehr groß ist. Sie ist vor allem bekannt für die Weine, die in den Lagen höher als 500m über Meeresspiegel angebaut werden.

Von 1950 bis 1990 erlebte der Kanton die wichtigsten Veränderungen. Die bis dahin größtenteils landwirtschaftlich genutzte Region mit kleinen Ortschaften, entwickelte sich zu einem zersiedelten urbanen Gewebe, wie es für eine heutige Stadt typisch wäre. Genauer dazu wird im späteren Kapitel „Citta Ticino“ erläutert.

„Zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert zählte die Region ca. 60000 - 90000 Einwohner. Der „Sopraceneri“ bestand aus einzelnen Dörfern, die von Bauern und Hirten bewohnt waren. Die „Sottoceneri“ wies kleinere ,von Bauern und Handwerkern bewohnte Städte auf. Seit der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg stand das Tessin im Spannungsfeld einer historisch gewachsenen landwirtschaftlichen Struktur einerseits und den ungerichteten modernen Entwicklungen andererseits. Ein starkes Wachstum mit Spitzen in den sechziger und siebziger Jahren konnte in Folge verzeichnet werden.“⁸ In den Randzonen großer Städte wie Lugano und Locarno, wurden in beträchtlichem Umfang historische Gebäude durch Neubauten ersetzt. Diese benutzten eine Architektursprache, die an herkömmliche Bauweise erinnern sollte,



Bild: Modell von Ticino (Ordine
Varese, 2016)

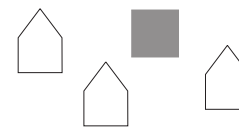
(Bamberg und Pellandini, 2004, S.10)

(ASO, 2015)

in Wirklichkeit aber jeglichen Bezug zu historischen Vorbildern vermissen ließ. Gleichzeitig veränderten sich auch Formen und Benutzungsarten der öffentlichen Räume. „Wie in anderen europäischen Ländern sprossen kommerziell genutzte Gebäude aus dem Boden, die sich anfänglich in den historischen Ortskernen einnisteten, während man für die Ferienhäuser in den Bergen die leer stehenden alten Steinställe ausbaute. Die städtische Ausbreitung schien ohne Rücksicht auf Qualität nur auf die quantitative Nachfrage zu reagieren. Dadurch gingen zwangsläufig die Bezüge zur gewachsenen bestehenden Umgebung verloren. Eine Entwicklung, die bis zum Höhepunkt der wirtschaftlichen Krise in den neunziger Jahren unterschiedliche Phasen hatte und auch Folgen für die Tessiner Baukultur mit sich brachte.“⁹

Aber wenn man von den Veränderungen des Tessin spricht, darf man seine besondere Rolle als Transitland für Personen, Waren und Werte zwischen Nord und Süd nicht vergessen. Die Eröffnung des Gotthardtunnels und der damit verbundenen Eisenbahnstrecke 1882 hatte die Entdeckung des Tessin als privilegierter Wohnstandort zur Folge. Das war ein erster städtebaulicher Impuls für die Region. Die Eisenbahn, die Erschließung der Talsohlen und die damit einhergehende Gebietsreform waren weitere Schritte in Richtung Modernisierung und Neuordnung. Die günstige Lage und die damit verbundene Dynamik machen das Tessin für Unternehmen attraktiv. Es genießt international in den Bereichen Architektur, Medizin, Wissenschaft und Kultur einen ausgezeichneten Ruf.¹⁰

Architektur im Tessin



(Bamberg und Pellandini, 2004, S.10)

Im Tessin zu arbeiten bedeutet für einen Architekten, sich mit unterschiedlichen und eigenwilligen Orten und Topografien auseinander zu setzen. Die Talsohlen werden immer dichter besiedelt und die Bebauungen müssen so immer mehr die Berge „hochklettern“. Besonders die Bautätigkeit an den Berghängen im natürlichen Raum, machen eine Auseinandersetzung mit der Landschaft unumgänglich. Die Architekten sind ständig gefordert, einen konstruktiven Bezug mit der jeweiligen Umgebung zu suchen.¹¹

Anfang des zweiten Weltkriegs wandte man sich gegen die Architektursprache des Faschismus in Italien. Aus der Ablehnung dieser „falschen Tessiner Architektur“ zeigten sich zwei Strömungen: der Tessiner Heimatstil und die Interpretation des hiesigen Baustils durch Außenstehende. Außerdem gab es noch im deutschen Teil der Schweiz etablierte Architektur, die kein Vertrauen in die Tessiner Bautradition hatte.

Die damaligen jungen Architekten wuchsen in einer engen Arbeitsfeld und einer wirtschaftlich schweren Situation auf.

(Steinmann und Boga 2010, S.4)

Zürcher Schule

Wichtige Bauten wurden von deutsch-schweizerischen Architekten errichtet, der Weg nach Italien war politisch versperrt. Die Mehrheit in der Schweiz jenseits der Alpen hatte sich dem Heimatstil verschrieben. Auch mit einer internationalen Architekturauffassung konnte man im Tessin damals wenig anfangen. Zu sehr erschien sie damals als „Produkt eines reinen Intellektualismus.“¹²

In der Zürcher Schule prägte der Funktionalismus und die in der Praxis fundierte Auffassung vom Bauen, die Studenten der 30er Jahre. Eine wesentliche Rolle spielte hierbei das Material Beton. Im Tessin war man dieser Haltung nicht abgeneigt, jedoch fand sie durch den Krieg (Rohstoff- und Energiemangel) ein jähes Ende.

In den Nachkriegsjahren war der Weg ins Ausland wieder offen und ermöglichte Zugang zu den Werken von Wright, Aalto, Le Corbusier, Neutra usw. Hier herrschte ein erheblicher Nachholbedarf. Durch die Berufungen von Rino Tami (1957-1960) und Alberto Camenzind (ab 1965) an die ETH Zürich, konnten die Tessiner Studenten dann auch durch eigene Landsmänner betreut und unterrichtet werden.

Der „Dreifrontenkrieg“ der Tessiner Architektursituation war jetzt nicht mehr anwendbar. Dafür stieg aber immer mehr die Ablehnung gegen den Einfluss der nördlichen Nachbarn „in freier Interpretation des Tessinerischen oder ganz einfach durch Realisation von Spekulationsobjekten nach Allerweltsmanier.“¹³

(Steinmann und Boga 2010, S.6)

(Steinmann und Boga 2010, S.7)

Accadademia di architettura

(Hollenstein 2006)

In Tessin war der konjunkturelle Aufschwung, verbunden mit den Eingriffen in die soziale Ordnung, sehr viel stärker mit einem Angriff auf die Integrität der natürlichen Ressourcen verbunden als in den übrigen Landesteilen. Einflüsse aus Mailand, Bologna und Venedig wirkten auf die Tessiner Architekten. In Italien fand man seinerzeit brauchbare Ansätze zur Bewältigung der anstehenden Architekturaufgaben der 70er Jahre (ganz im Gegensatz zu Deutschland oder Frankreich). Einerseits der Erkenntnis offen, dass Bauen ohne Theorie nicht auskommt, andererseits als „Tessiner von Haus aus Handwerker“ erfüllten die Architekten die Voraussetzungen auf beste in eine ergiebige aber eigenständige Beziehung mit den südlichen Nachbarn zu treten.¹⁴ Im Kontrast zu den auf Theorie basierten Arbeiten in Italien, stand hier vor allem die Konstruktion im Vordergrund.

Mit der Gründung der Architektur Akademie in Medrisio vom Tessiner Architekt Mario Botta etablierte sich die „Tessiner Schule“. Von da an entwickelte sich eine junge und aufstrebende Architekturszene. Insgesamt ist eine Mixtur aus formaler, atmosphärischer Architektur des Widerstands, Mediterraner Phantasien und Lateinischer Rationalität, inspiriert von der deutsch-schweizer Funktionalität in Kombination mit perfekt entwickelten Details.

Im Dialog zwischen Nord und Süd herrscht heute eine offene Einstellung bezüglich Internationaler Diskurse, besonders bei Techniken von Betonkonstruktionen. An der „Accademia di Architettura“ unterrichten seither bedeutende Architekten und Theoretiker aus dem In- und Ausland.¹⁵

(Bamberg und Pellandini, 2004, S.13)

Luigi Snozzi

Einzelne Projekte können im Tessin wie Katalysatoren wirken. Auch wenn sie sich auf örtliche Analysen und Bezüge stützen, wirken sie, sofern sie genügend Überzeugungskraft und Format besitzen, im überregionalen Zusammenhang. Bei jenen Gebäude geht es nicht darum auf romantische Vorstellungen zurückzugreifen oder sich in Form und Material einer pittoresken Tradition zu unterwerfen. Vielmehr haben diese Bauwerke eine eigene Identität, sie setzen sich mit der Landschaft auseinander, nehmen bewusst daran teil, bestimmten die Veränderungen mit und geben auch für die Zukunft eine gewisse Richtung vor. Diese Gebäude gehen eher aus einer pragmatischen als ideologischen Geisteshaltung hervor. Dies entspricht einer im Tessin üblichen Lebensauffassung, dass nämlich die geleistete Arbeit den Wert des theoretischen Gedankens nachträglich erhöht.¹⁶

Um eine Leitlinie zu erkennen, die sich zielstrebig und zusammenhängend durch die Entwicklungsgeschichte der Landschaft hindurchzieht (bis in unsere heutige Zeit und ihre aktuellen Themen), ist es angebracht nochmals auf den Ansatz von Luigi Snozzi zurückzukommen. Auf seine Fähigkeit, das Territorium als Ganzes zu begreifen. Für ihn ist selbstverständlich, dass der Entwurf für ein Gebäude, es in erster Linie als Vermittlungselement in der Landschaft betrachtet und nicht nur als formalen Ausdruck einer autistisch-ästhetischen Übung.

Nach seiner Auffassung nimmt das Gebäude den Ort an dem es gebaut wird in sich auf und wirkt gleichzeitig bei seiner Neugestaltung mit. Es wird so zu einer Art Seismografen, der die Ver-

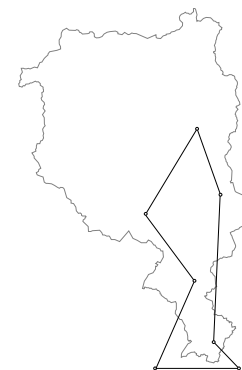
(Bamberg und Pellandini, 2004, S.13)

änderungen des Geländes und die Phasen dieser Veränderungen darstellt. Dieser Bebauungsgrundsatz ordnet die Bezüge zwischen dem Gebauten und der Umgebung, in welche es sich einfügt.

„Snozzi interessiert sich (wie das Beispiel Monte Carasso zeigt), für eine Raumplanung, welche die ständigen Veränderungen zu erkennen und darauf zu reagieren versteht. Er denkt dabei an eine städtebauliche Planung als einen Prozess der Verwandlung und sicher nicht als eine Anwendung von bürokratischen Bestimmungen.“¹⁷ Es geht ihm nicht darum einen Bau in die Landschaft einzufügen, sondern eine neue Landschaft zu bauen. Es geht darum die geschichtliche Stadt in eine Raumorganisation einzuschließen und daraus eine neue Stadt zu bauen.

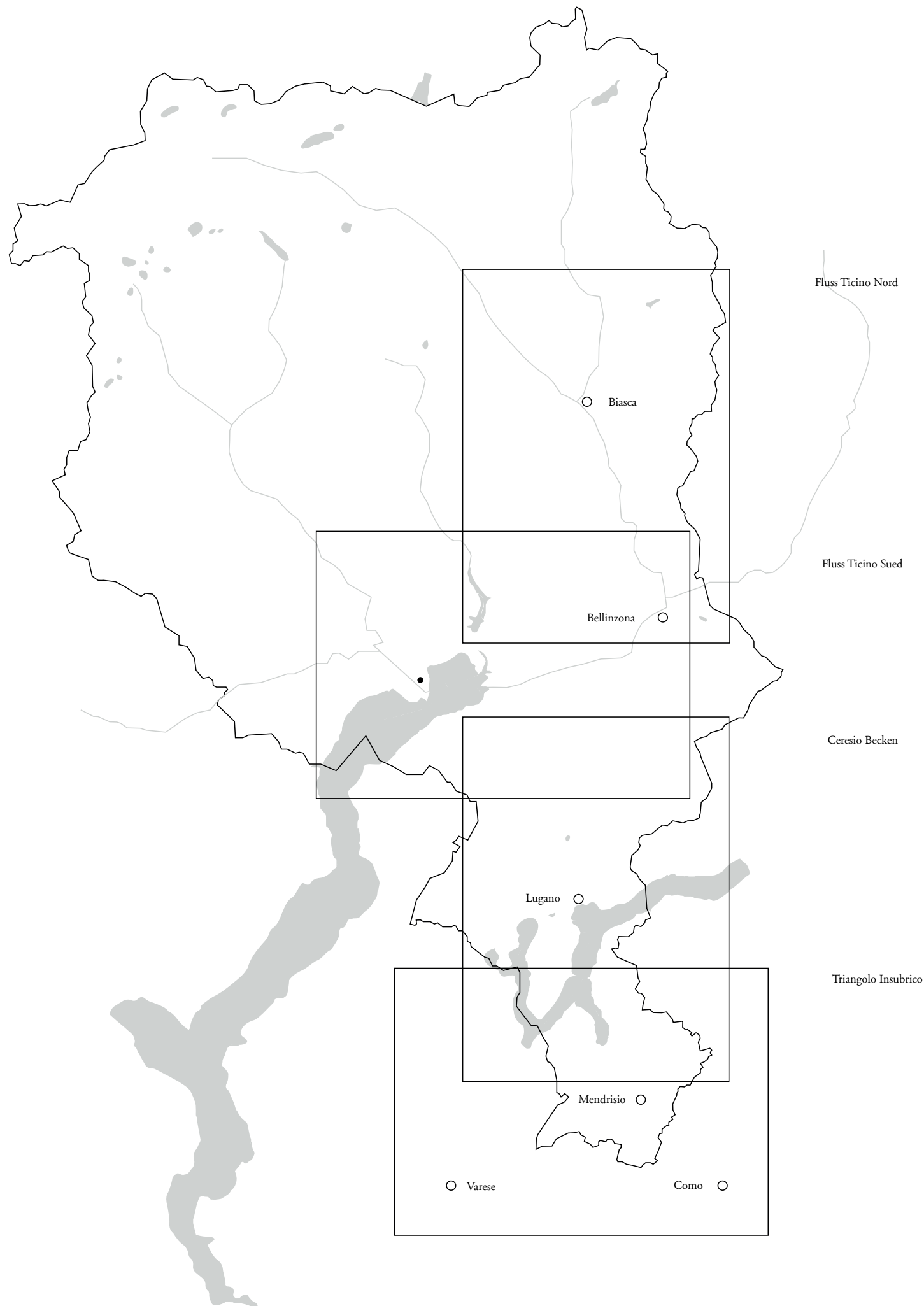
Das neue Gebäude am Bahnhof in Locarno soll ein Verbindungselement, ein Katalysator für seine Umgebung darstellen. Selbstbewusst aber nicht selbstverliebt mit Bezug zu seiner Umgebung. Es soll es auch eine Aussage über den Zusammenhalt im Tessin treffen und die Perspektiven für die Zukunft weisen.

Città Ticino



Der öffentliche Raum der „Città Ticino“ stellt die abschließende Phase des Nationalen Forschungsprojekts NFP 65 „Neue Urbane Qualität“ dar. Aufgrund der Rolle und der Bedeutung urbaner Zentren in der Schweiz für Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft wurde nach Ideen und Strategien zur Gestaltung der gebauten Umwelt geforscht. Die Forschung konzentrierte sich hierbei auf die „fondovalle“, also die Talsohlen um Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso.

Bei der Entwicklung der Konzepte und Strategien wurden die städtebauliche, architektonische Gestaltung, die Ästhetik und Wahrnehmung öffentlicher Räume, die ökologische Nachhaltigkeit und die Folgen des Klimawandels, sowie die Aspekte soziale Kohäsion, Sicherheit, Lebensstile, demografischer Wandel und ökonomische Produktivität berücksichtigt. Das Projekt unter der Leitung von Prof. Michele Arnaboldi von der „Accademia di architettura di Mendrisio“, macht deutlich, „dass die Definition urbaner Qualität eng mit der Art und Gestaltungsqualität des



(NFP 2016)

(Bamberg und Pellandini, 2004, S.8)

Öffentlicher Verkehr

öffentlichen Raums in der Stadt, im Stadtquartier und in der Gemeinde verknüpft ist.“¹⁸ Dabei ist der gesamte Kanton als zusammenhängende Stadt zu verstehen.

Durch die uneingeschränkte Mobilität und den wirtschaftlichen Aufschwung gingen die traditionellen Kriterien von Herkunft und Identität und der Bezug zur Landschaft weitgehend verloren. Es wurde völlig übersehen, dass die Region nach einem neuen Selbstverständnis verlangt, eine Verbindung von der traditionellen Herkunft mit den Ansprüchen einer modernen Industriegesellschaft.¹⁹

Das Tessin möchte zum Einen auf nationaler und internationaler Ebene wieder am Bedeutung gewinnen, um nicht durch Globalisierung und Metropolenbildung an Bedeutung zu verlieren. Zum Anderen geht es auf lokaler Ebene um die Stärkung des Zusammenhalts zwischen den Ballungsräumen. In diesen konzentrieren sich 90% der Arbeitsplätze und 85% der Wohnbevölkerung des gesamten Kantons.

Ein großer Nachholbedarf besteht beim öffentlichen Verkehr. Dazu wurden eine Reihe von Projekten im öffentlichen Verkehr entwickelt. Eines davon stellt der Bahnhof Locarno/Muralto dar. Citta Ticino geht es darum, ein vernetztes System von Siedlungsräumen mit hoher Lebensqualität zu etablieren, die miteinander durch ein attraktives und effizientes Verkehrsnetz verbunden sind. Trotz der für den öffentlichen Verkehr schwierigen Topografie des Kantons, weist Tessin mit 603 Personenwagen pro 1000 Einwohner (Stand 2009) den höchsten Motorisierungsgrad in der Schweiz

(de Riccardo, 2013)

auf.²⁰ Der Umgang mit der Mobilität ist damit eine zentrale Frage, auf die die Città Ticino konkrete Antworten finden muss. Aus der Città Diffusa (zersiedelte Stadt) soll die Città Ticino werden.

„Ein Besucher dieser territorialen Strukturen muss sich gezwungenermaßen an dem, was von Zentren und alten Ortskernen übrig geblieben ist, orientieren, um noch mit gewisser Berechtigung Begriffe wie Stadt, Dorf, Siedlung, Platz usw. verwenden zu können. Die diffuse Stadt verbreitet sich überall hin aus, auch in die hintersten Täler und auf die höchsten Berge. Diese Gebiete dienen nicht der Produktion, sondern vielmehr dem Konsum und der Erholung. Diese Orte werden vor allem in der Freizeit aufgesucht: am Wochenende, in den kurzen Zwischenferien und in den langen Sommerferien.“²¹

(Carloni, 2008)

Leider ist der Bevölkerung und den Politikern im Tessin die Vorstellung, der Kanton sei längst zu einer Stadt geworden, bis heute fremd. Anstatt sich zusammenzuschließen und abzustimmen, wetteifern die einzelnen Kommunen immer noch um Gewerbegebiet und Siedlungen, Kultur und Sporteinrichtungen. Das hat nicht nur die beklagte Zersiedelung, sondern auch das Phänomen zur Folge, dass es viel zu viele Gebäude ohne Strahlkraft gibt da der große architektonische Wurf für die kleinen Gemeinden schlichtweg nicht finanzierbar ist.

Im Zuge der Analysen wurde der Kanton bezüglich Landschaft, öffentliche Bereiche, Infrastruktur, Mobilität und Verdichtung in vier Gebietseinheiten unterteilt: Fluss Ticino Nord, Fluss Ticino

(NFP, 2016)

Cinema City

Süd, Cresio Becken und „Triangolo insubrico“²². In diesen Bereichen sollen „active landscapes“ entwickelt werden. Zusammenhängende Gebiete die einem gewissen Thema untergeordnet sind.

Für das Gebiet um Locarno ist eine sogenannte „Cinema City“ geplant. Für das Nordufer des Lago Maggiore ist vorgesehen, in Verbindung mit dem Locarno Filmfestival sowohl öffentliche Nahverkehrsknotenpunkte und touristische Infrastruktur, als auch ein Kongresszentrum am Bahnhof Locarno/Muralto zu errichten. In der folgenden Arbeit wird ein „Centro culturale di Locarno“ behandelt. Es soll kein reines Kongresszentrum entstehen sondern ein kultureller Fixpunkt in Locarno. Verschiedenste Theateraufführungen, Opern und Ballette sollen neben Filmvorführungen während und außerhalb des Filmfestivals stattfinden. So soll die Stadt eine kulturelle Hochburg in der Region werden und über das ganze Jahr Besucher anziehen.



CINEMA
CITY

- 1 Seeufer und touristische Infrastruktur
- 2 Bahnhof und Filmproduktionszentrum
- 3 Bahnhof Minusio
- 4 „Centro culturale di Locarno“
- 5 „Rotundenviertel“
- 6 Wiederverwendung und Ausbau des Fevi Veranstaltungszentrums

Filmfestspiele Locarno



(NFP, 2016)

Das Internationale Filmfestival („festival del film“) von Locarno findet seit 1946 jedes Jahr im August statt. Es gehört zu den ältesten Filmfestspielen der Welt.

Während elf Tagen werden hunderte Filme im Wettbewerb um den goldenen Leoparden gezeigt. Etliche Filmvorführungen finden als Freiluftveranstaltung auf der Piazza Grande in der Altstadt Locarnos, welcher Platz für ca. 8000 Zuschauer bietet, statt. Jährlich kommen über 160.000 Besucherinnen und Besucher in die Stadt am Lago Maggiore. Das Filmfest hat eine lange Tradition im Autorenfilm, bei denen der Regisseur sämtliche künstlerische Aspekte des Films (Drehbuch, Schnitt etc.) wesentlich mitbestimmt.²³

Das Ereignis sieht sich als Ausdruck des kulturellen und politischen Selbstbewusstseins des Tessins. Dabei sind provozierende und politische Inhalte unverzichtbarer Bestandteil des Programms. Man versucht dem Image des sonnigen Urlaubsortes mit Flair und leichter Unterhaltung entgegen zu wirken. Einen Namen hat sich





(Schmidt, 2016)

(Solca und Chiappa, 2012)

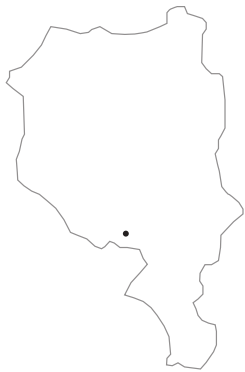
Bild: Plakat zu den Filmfest-
spielen 2016 (Pardolice, 2016)

das Festival del film Locarno auch wegen seiner Retrospektiven und als eine Art vom „Filmwerkstatt“ gemacht. Beispielsweise werden jedes Jahr Postproduktionen eines bestimmten Landes unterstützt. Die Produzenten werden dazu auch immer eingeladen, um die Möglichkeit zu erhalten, ihre Werke einem breiteren Publikum persönlich vorzustellen. Die Auszeichnung, die vergeben wird ist der „Pardi“ - ein Leopard. Die Symbolik des dynamischen Jägers lässt sich gut mit dem Charakter des Festivals in Verbindung bringen. Die höchste Auszeichnung ist der mit 90000 Schweizer Franken dotierte „Goldene Leopard“ für den besten Film.²⁴

Neben den Aufführungen auf dem zentralen Piazza werden viele Filme auch in den umgebenen Kinos und Sälen gezeigt. Das Festival ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Region und von großem touristischem Potenzial sodass sich z.B. Kulturangebote und Gastronomie speziell auf das hier in Massen auftretende Bildungspublikum ausrichtet.²⁵

Das „Centro culturale di Locarno“ kann zu einer neuen Spielstätte für das Filmfestival werden. Vor allem der Aspekt, die Filmvorführungen unter freiem Himmel stattfinden zu lassen, ist in der Konzeption des Entwurfes und der Gestaltung des Außenraumes mitzudenken.

Locarno



(Huber, 2016)

Das Maggiadelta

Locarno liegt am Nordufer des Lago Maggiore im Schweizer Kanton Tessin mit ca. 15000 Einwohnern. In baulicher Hinsicht ist das Stadtgebiet Locarnos mit den selbstständigen Gemeinden Muralto, Minusio und Orselina zusammengewachsen.

Locarno ist einer der wärmsten Orte der Schweiz und gilt als die nördlichste Ortschaft mit mediterranem Klima an einem See. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 12,4 °C. Daher wachsen in Locarno viele südländische Pflanzen wie Palmen oder Zitronenbäume. Nicht zuletzt aufgrund des milden Klimas ist Locarno stark vom Tourismus geprägt.²⁶

Das Gebiet um Locarno wurde zuvor immer wieder von Überschwemmungen heim gesucht und war ständig großen Wasserschäden ausgesetzt. Vom Mittelalter bis ins 19. Jhdt. hinein, war der Fluss ein bevorzugter Weg für Warentransport, insbesondere für Holz. Dieser verursachte Beschädigungen und Veränderungen am Flusslauf. Mitte des 19. Jhdts. begann man Dämme zu bauen, um so den Ackerboden zu verbreitern. Der Landwirtschaft kam



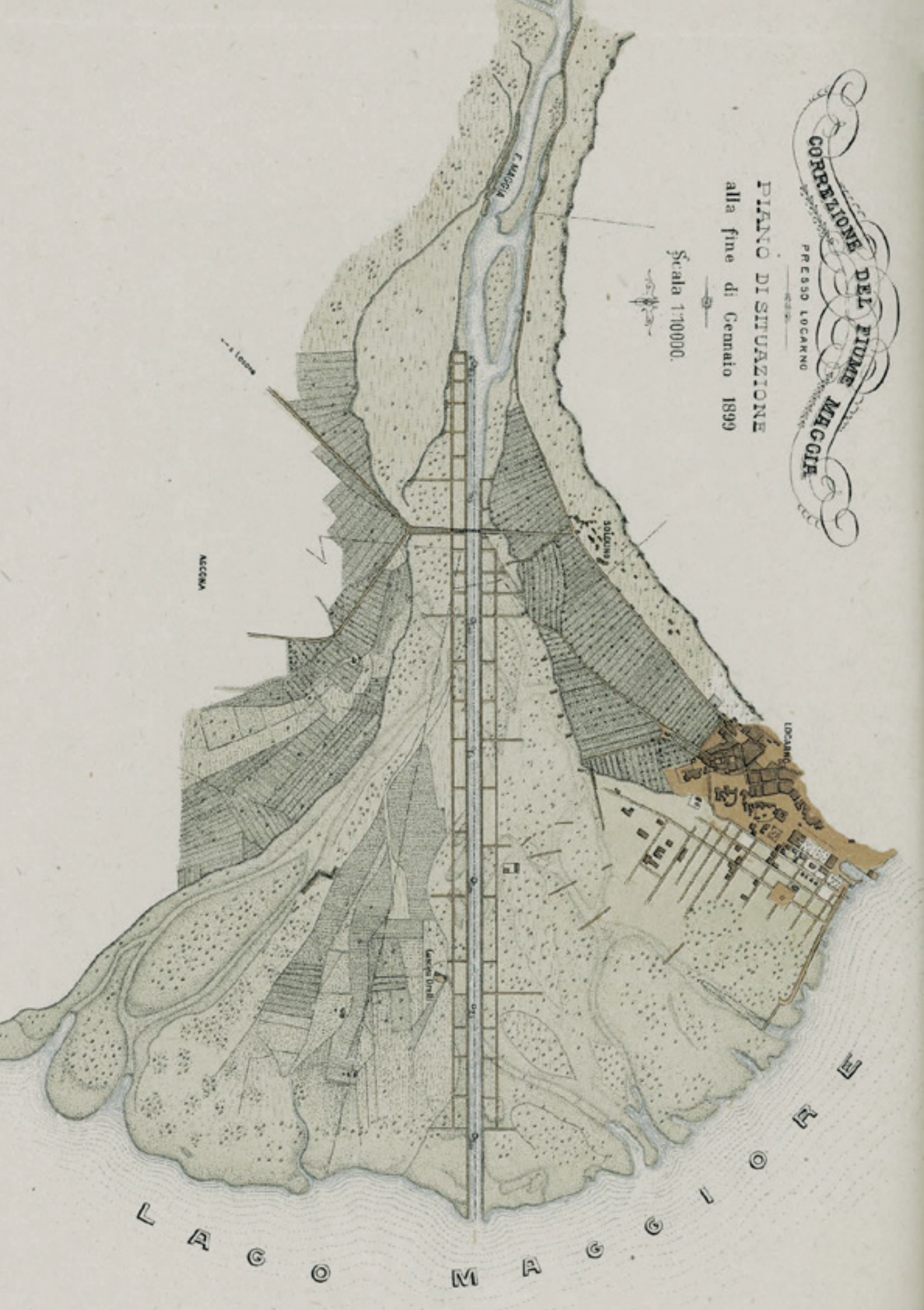
Bild: Maggia vor der Eindämmung
1890 (DjamIma, Chaippa, 2016)

(Huber, 2016)

zu dieser Zeit höchste Wichtigkeit zu, da sie das Überleben vieler Menschen sichern konnte. Allerdings ließen sich die Probleme mit dem Fluss „Maggia“ anfangs nicht lösen. Zu viele kleine Einzelprojekte, die nicht miteinander koordinierbar waren, wurden teilweise zu oberflächlich ausgeführt.

So konnte Locarno 1868 nicht vor einer großen Überschwemmung bewahrt werden. Dieses Ereignis führte vielleicht dazu, dass am 23. Mai 1890 die Planung der Maggiaumleitung, von der Brücke bei Ascona bis zur Mündung, in Angriff zu nehmen. Im September 1896 wurden die noch nicht gänzlich fertig gestellten Dämme von einem Hochwasser auf die Probe gestellt. Bis auf kleinere Sachschäden bestand der Damm diese Aufgabe. Mit einigen Verbesserungsarbeiten im Anschluss lässt sich das Projekt im Sommer 1900 als abgeschlossen bezeichnen. Noch im selben Jahr kommt es zu einem Hochwasser und auch hier blieben schlimmere Schäden aus.

Mit der Trockenlegung des Maggiadeltas kam auch der wirtschaftliche Aufschwung. Zuvor brachliegendes Gelände wurde bewirtschaftbar und die Region wurde untereinander verbunden. 1918 begannen die ersten Bauarbeiten eines neuen Quartiers auf dem Delta. In den Zwanzigerjahren zieht es vor allem Künstler, Intellektuelle und politische Flüchtlinge in diese Region²⁷.



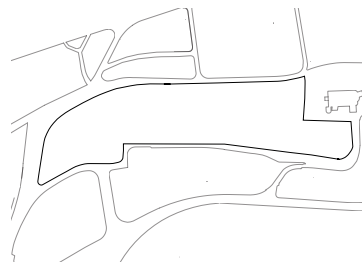
(Huber, 2016)

Bild: Stand 1899 (Djamlma, Chaip-
pa, 2016)

1928 kommt es zum Zusammenschluss von Soldumo und Locarno. Nach den beiden Weltkriegen und der Wirtschaftskrise zeigt sich eine immer stärkere demographische Entwicklung, vor allem durch den Tourismus.

Ascona, Locarno, Minusio und Muralto wachsen langsam zusammen. An der Uferseiten des Deltas ist vornehmlich der Tourismus angesiedelt, im inneren Teil Industrie und Wohngebiete. In letzterem entstehen in den vergangenen Jahren leider immer mehr architekturhistorisch vernachlässigbare Mehrfamilienhäuser, was zur Folge hatte, das 2013 sogar eine Kommission vom Stadtrat gegründet wurde um dieser Entwicklung entgegen zu wirken²⁸.

Bauplatz



(Stutz, 2007)

Locarno gilt als Endpunkt zweier Eisenbahnstrecken, die allerdings nicht in Locarno, sondern in der Nachbargemeinde Muralto enden, wo sich der Bahnhof Locarno befindet. Er wurde im Zuge der Erstellung der Gotthardbahn im Jahr 1874 eröffnet. Die normalspurige SBB-Strecke von Bellinzona her erreicht ihren oberirdischen Kopfbahnhof von Osten her und tangiert Locarno gar nicht. Die schmalspurige Centovallibahn aus Domodossola entstand 1923 und erreicht ihren Endpunkt von Westen her, durchfährt Locarno seit 1990 aber nicht mehr, sondern wird über eine Tunnelstrecke in ihren eigenen, unterirdischen Kopfbahnhof geführt. Sie wird heute eher touristisch als ökonomisch genutzt.²⁹ Die dadurch gewonnene Fläche wird momentan als Parkplatz genutzt.

Am westlichen Gleis- und Bahnsteigende des Kopfbahnhofs, befindet sich auch der Ausgangspunkt der Autobuslinien der FART und der Postautobusse, welche die Nebentäler bedienen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Via della Stazione überquert man links am Ende der Kolonnaden die Gemeindegrenze zwischen Muralto und Locarno, die durch den Bach Ramogna





Bild: Blick auf den Bahnhof Locarno
(Villa Orselina, 2016)

getrennt sind. Das historische Bahnhofsgebäude wurde durch Anbauten mit gewerblicher Nutzung eingeschlossen und verschwindet so leider etwas in der Wahrnehmung.

Im Entwurf für eine neue Gestaltung des Bahnhofareals ist sowohl die Situation des historischen Bahnhofs zu bedenken, als auch die unklare Platzsituation nördlich der Gleisanlagen. Bemerkenswert ist außerdem, dass die nördliche Straße „Via Collegiata“ sehr stark befahren ist, da sie auf die „Via Gottardo“ führt, welche als Landstraße alle Ort nördlich des Lago Maggiore miteinander verbindet. Gerade im Bereich des Bahnhofs gibt es an der Straße für Passanten nur enge Wege. Oft weichen sie über eine schmale Treppe auf den Platz aus und gelangen so zum Bahnhofsgebäude und den Geschäften, sowie weiter in das Zentrum Locarnos.

Der folgende Entwurf „Centro culturale di Locarno“ definiert den Vorplatz neu, ohne dadurch die Parksituation zu verschlechtern. Er schafft einen klar definierten Weg zwischen dem Zentrum Locarnos und dem von Muralto. Das erhaltenswerte ehemalige Bahnhofsgebäude wird von den architektonisch vernachlässigten Anbauten befreit und wird durch die neue Wegeführung sogar besonders betont, da es als eine Art Eingangportal genutzt werden kann. Gleichzeitig wird ein bemerkenswertes Wahrzeichen für die Stadt bzw. die gesamte Region erstellt, das sich am Ufer des Lago Maggiore deutlich abbildet und sich von großen Entfernungen aus allen Richtungen zeigt. Zu den Abendstunden soll es als kultureller Leuchtturm über die reflektierende Oberfläche des Sees scheinen und den Besuchern den Weg weisen.

Quellenverzeichnis

Steinmann und Boga (2010), „Tendenzen - Neuere Architektur im Tessin, 3. Auflage, Birkhäuser, Basel

Bamberg und Pellandini (2004), „TessinArchitektur“, Deutsche Verlagsanstalt Gmbh, München

Carloni (2008), „ La grande trasformazione del territorio“ in: Raffaello Ceschi, Storia del Cantone Ticino - il Novento, Bellinzona, S.690-91

Djalma Solca un Robin Chiappa (2012) „Entwicklung des Maggiadelta“, [online], Projektarbeit an der ETH Zürich, URL: www.ika.ethz.ch/studium/projektarbeit/2012_maggiadelta_bericht.pdf

NFP (2016), „Projekt Arnaboldi“, [online] Bern, URL: www.pnr65.ch/fr/projets/projet-arnaboldi (25.5.2016)

Hollenstein (2006), „Verstand und Gefühl“, [online], URL: www.nextroom.at/article.php?id=24799 (25.5.2016)

Conference des festivals (2016), „Festival des film Locarno“, [online], URL: www.film-festivals.ch/home/page.aspx?page_id=3316 (25.5.2016)

Schmidt (2016), „Freiheit wird hier gelebt“, Süddeutsche Zeitung, [online], URL: www.sueddeutsche.de/reise/filmfestival-von-locarno-freiheit-wird-hier-gelebt-1.2901549 (25.5.2016)

Ghiringhelli (2016), „Kanton Tessin“, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), [online], URL: www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7394.php (25.5.2016)

Huber (2016) „Locarno (Gemeinde)“ in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), [online], URL: www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D2108.php (25.5.2016)

de Riccardo (2013), „Eine Città Ticino mit öffentlichem Verkehr“, [online], URL: www.nextroom.at/data/media/med_binary/original/1269522850.pdf (25.5.2016)

ASO (2015), „Willkommen in der Schweiz“, [online], URL: <http://www.swisscommunity.org/de/entdecken-sie-die-schweiz/tessin/willkommen> (28.4.2016)

Stutz (2007), „125 Jahre Gotthardbahn“, [online], URL: www.post-und-geschichte.ch/site/uploads/pdf/artikel_homepage/ch_vice_versa/po_125_jahre_gotthardbahn.pdf

Bilderverzeichnis

S.14 oben und unten

Alprailworks, [online], URL: <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=3&t=65&start=140> (25.5.2016)

S.20

Ordine Varese, [online], URL: www.ordinearchitettivarese.it/files/EVENTI/MOSTRA%20TICINO/Modello_territoriale_Com-prensorio_Fiume_Ticino_Nord.jpg (25.5.2016)

S.37

Luigi Locatelli, (2011), [online], URL: www.nuovocinemalocatelli.com/2011/08/01/locarno-festival-il-3-agosto-si-incomincia-e-intanto-prefestival-e-blog-del-direttore/ (25.5.2016)

S.40

Festival del Film, (2016), [online], URL: <https://lh3.googleusercontent.com/-soW7NJzY39w/Vr9j75x307I/AAAAAAAAAzk/DcRFdGOi4ZI/w2400-h1240/LOC69-poster-socials-049-FB.jpg> (25.5.2016)

S.44 und 46

Djalma Solca, Robin Chaippa, (2012), [online], URL: www.ika.ethz.ch/studium/projektarbeit/2012_maggiadelta_bericht.pdf (25.5.2016)

S. 52

Villa Orselina (2016), [online], URL: http://www.villaorselina.ch/images/gallery/hotel_01.jpg



Plandarstellungen

Konzept

Verkehrsplan

Grundriss U-Bahn

Grundriss Erdgeschoss

Grundriss Obergeschoss 1

Grundriss Obergeschoss 2

Grundriss Obergeschoss 3

Grundriss Obergeschoss 4

Grundriss Obergeschoss 5

Grundriss Obergeschoss 6

Querschnitt Oper & Ansicht Ost

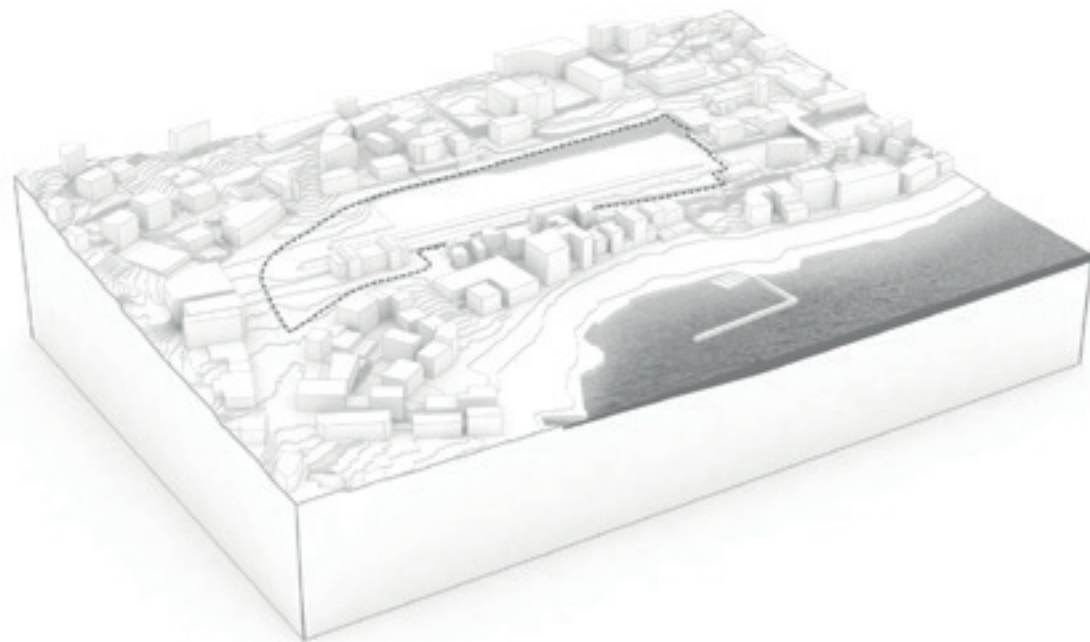
Querschnitt Museum & Ansicht West

Längsschnitt

Ansicht Süd

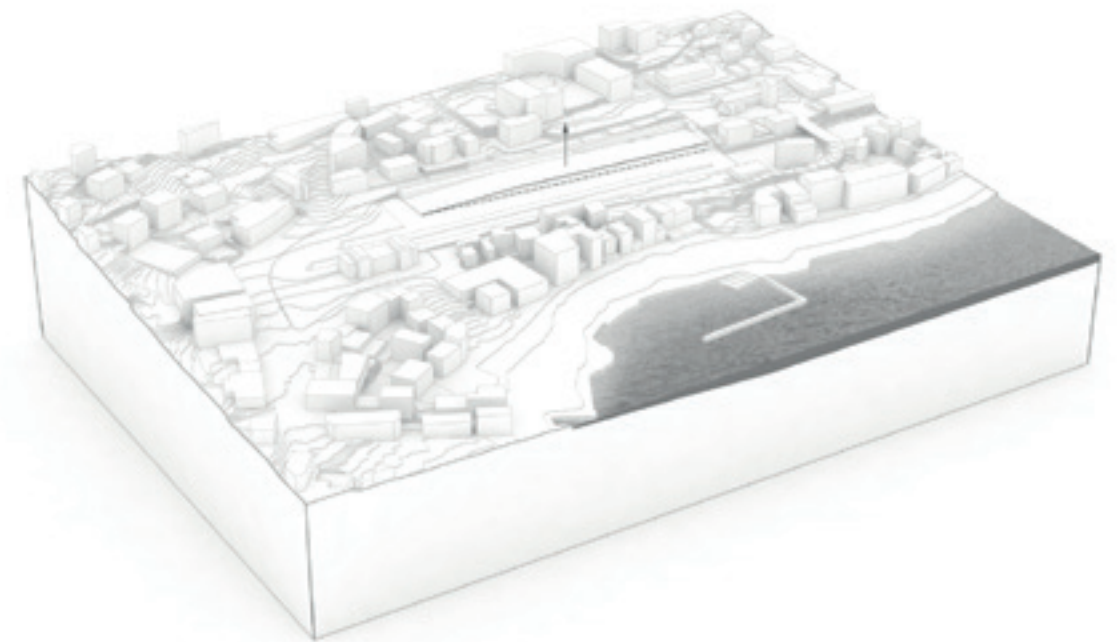
Ansicht Nord

Fassadenschnitt



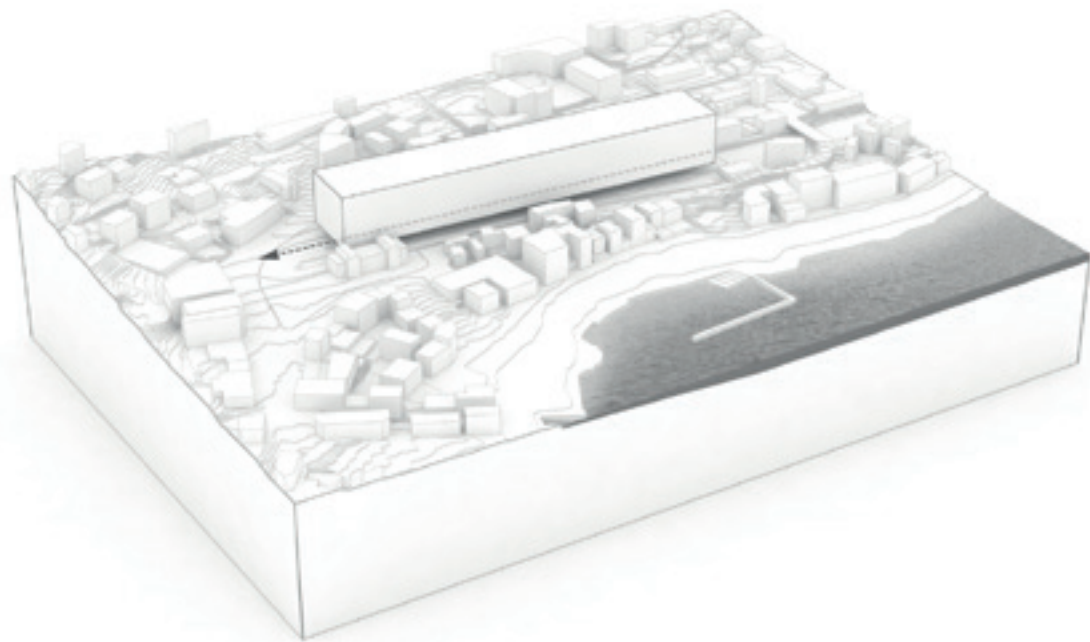
Bauplatz

Das Bahnhofsgebiet mit Parkplatz im Norden. Östlich die Kirche San Vittore von 1745. Sie liegt ca. 7 Meter über dem Niveau des Baugeländes. Das alte Bahnhofsgebäude wurde 1874 eröffnet und wird erhalten.



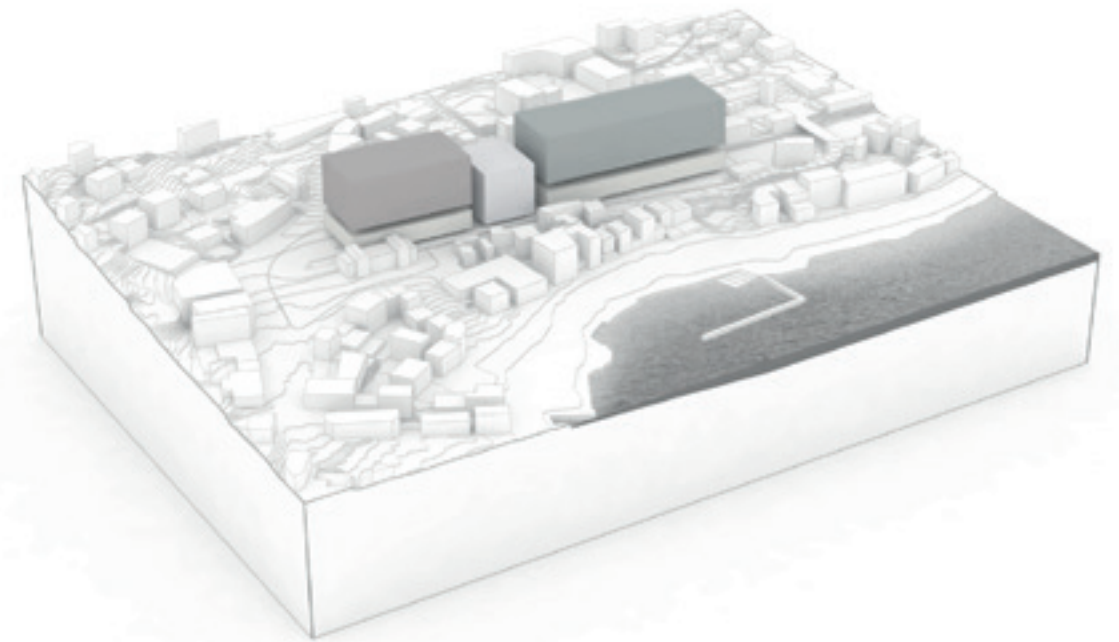
Vorplatz

Über den ehemaligen Parkplatz wird eine Überdachung gelegt. So werden die vorhandenen Parkmöglichkeiten erweitert und gleichzeitig der Niveauunterschied barrierefrei überwunden.



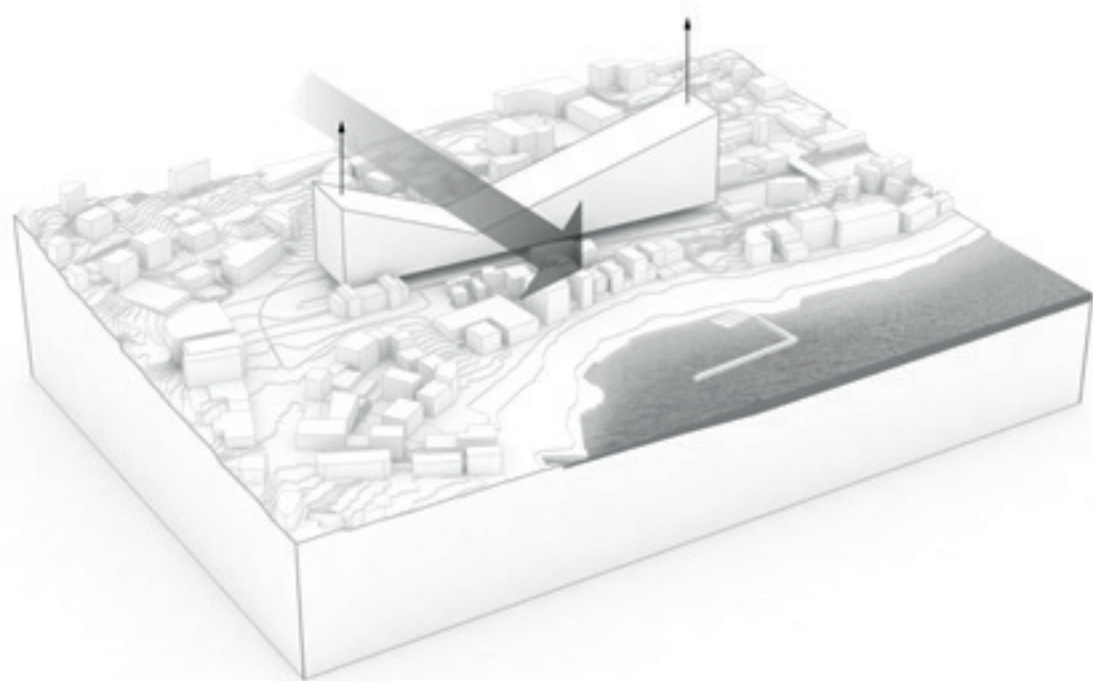
Position

Der Baukörper ist länglich in Richtung der Bahnlinie ausgerichtet und legt sich in den ungenutzten Raum über den Gleisanlagen. Der nördliche Platz wird so freigehalten.



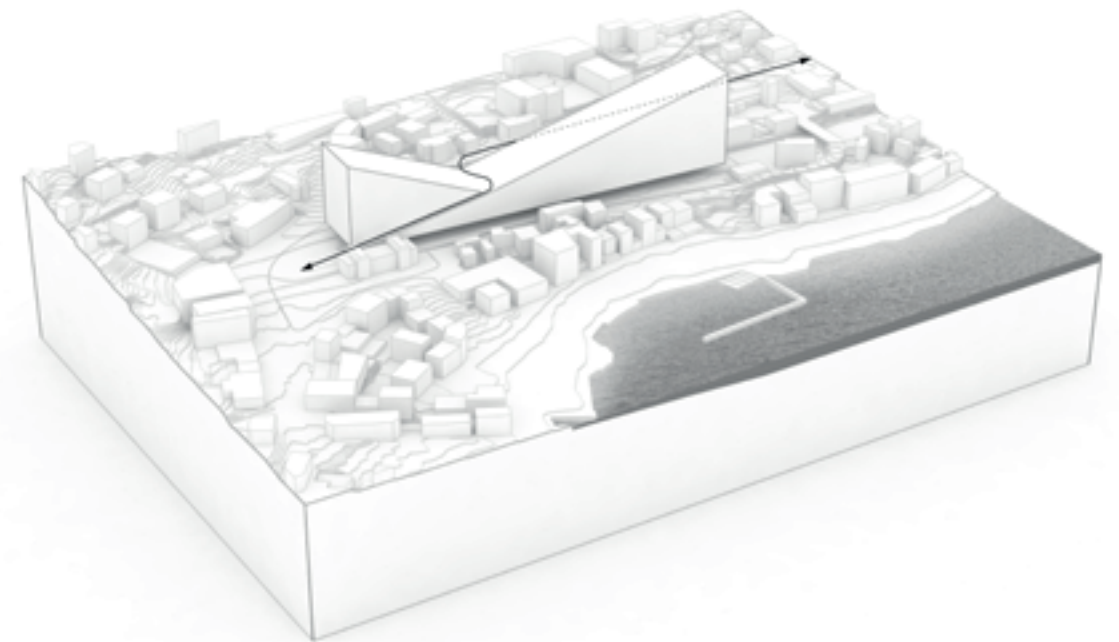
Funktionen

Die beiden Hauptfunktionen Museum und Opernsaal werden über einen Verteilerraum erschlossen. Unter dem Saal ordnet sich der Künstlerbereich an. Unterhalb des Museums liegt die Markthalle des Bahnhofs.



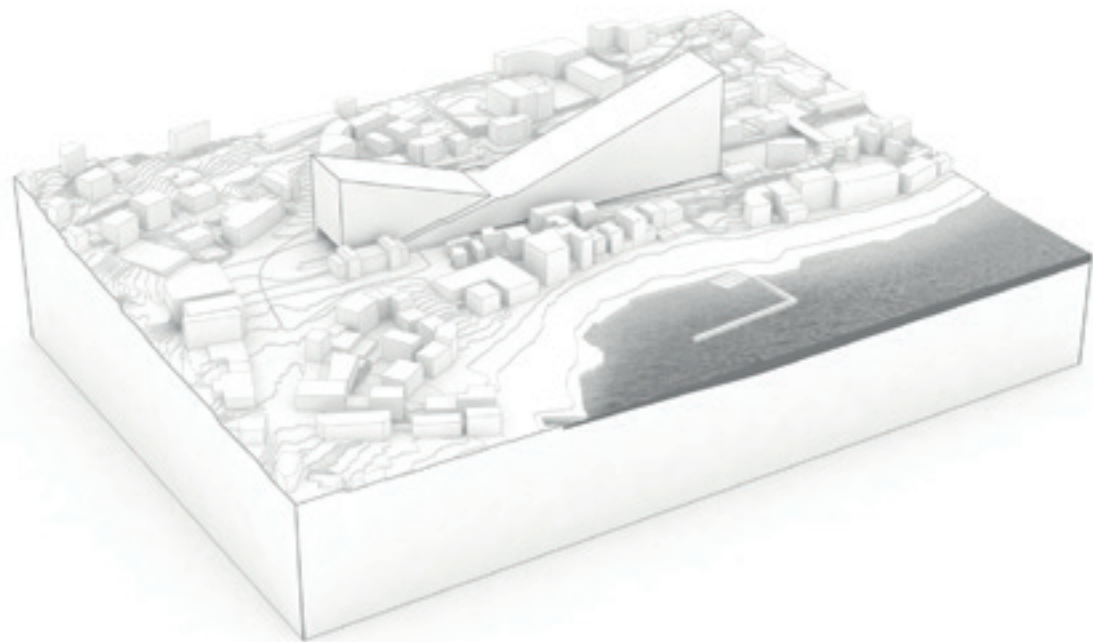
Form

Das Volumen wird mittig „eingedrückt“ um die Sicht auf den Lago Maggiore für die hinteren Gebäude nicht zu verdecken. Die beiden äußeren Enden werden hochgezogen um den benötigten Raum für Museum und Oper zu gewährleisten.



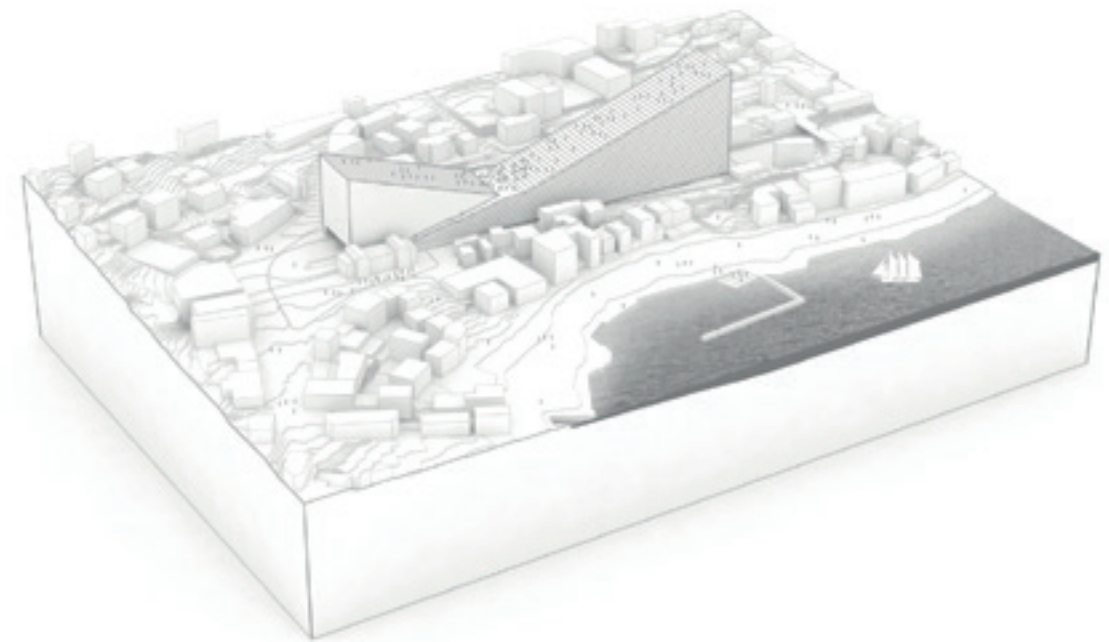
Wegeführung

Das Gebäude wird zur Brücke über die Gleisanlagen. In Verbindung mit dem Vorplatz entsteht so ein Weg, der die Zentren der Gemeinden Locarno und Muralto miteinander verbindet.



Neuer Bahnhof

Das Gebäude umschließt den Erdgeschossbereich und so entsteht eine Bahnhofshalle. Das ehemalige Bahnhofsgebäude wird zu einer Art Portal zum neuen Bahnhof. Es werden Treppen ausgebildet um über die mittige Plattform in Museum und Oper zu gelangen.



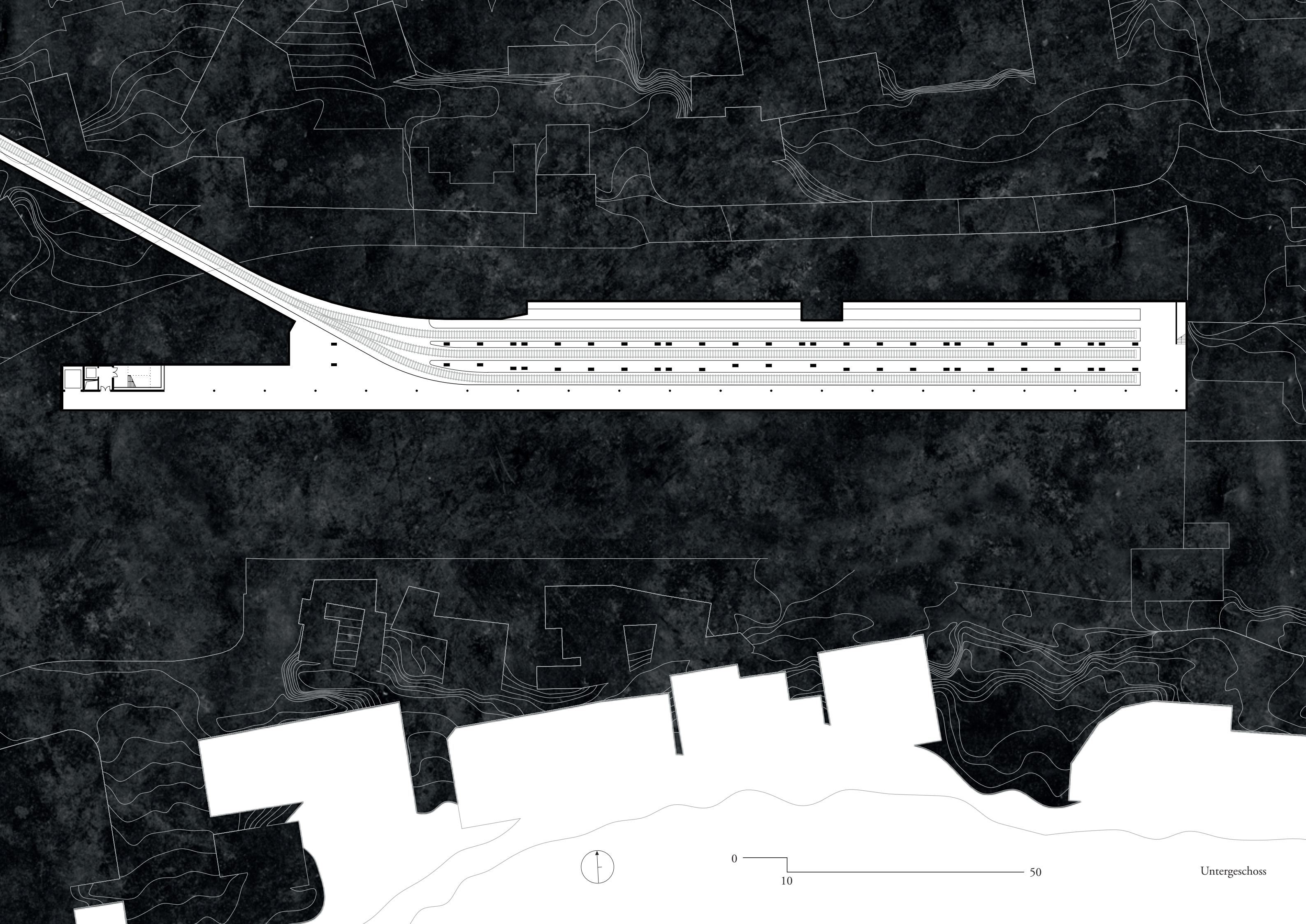
Fassade

Die beiden Hauptfunktionen zeichnen sich über die Fassade ab. Der Opernbereich wird dabei offener, der Museumsbereich geschlossener gehalten. Die Lamellen des transparenten Bereichs zeichnen sich auf dem Dach als Freitreppe ab und so wird ein öffentlicher Platz geschaffen, welcher einen wunderbaren Blick über die Landschaft erlaubt.



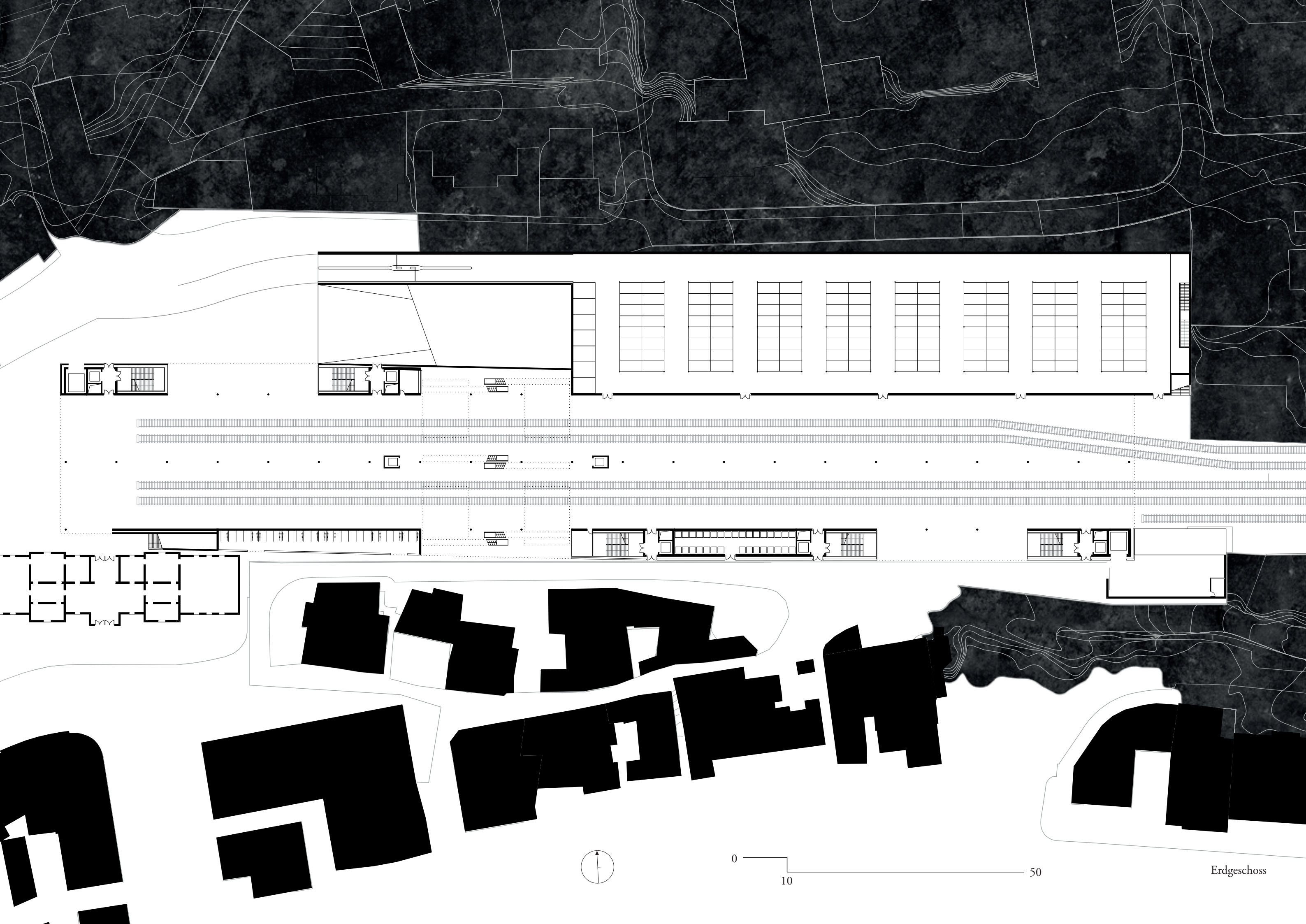
Verkehrsplan

-  Bahnhof Locarno
-  Bushaltestelle
-  Fahrradstellplatz
-  FART Regionalbahn
-  Hafen
-  Parkmöglichkeit
-  Seilbahn



0 10 50

Untergeschoss



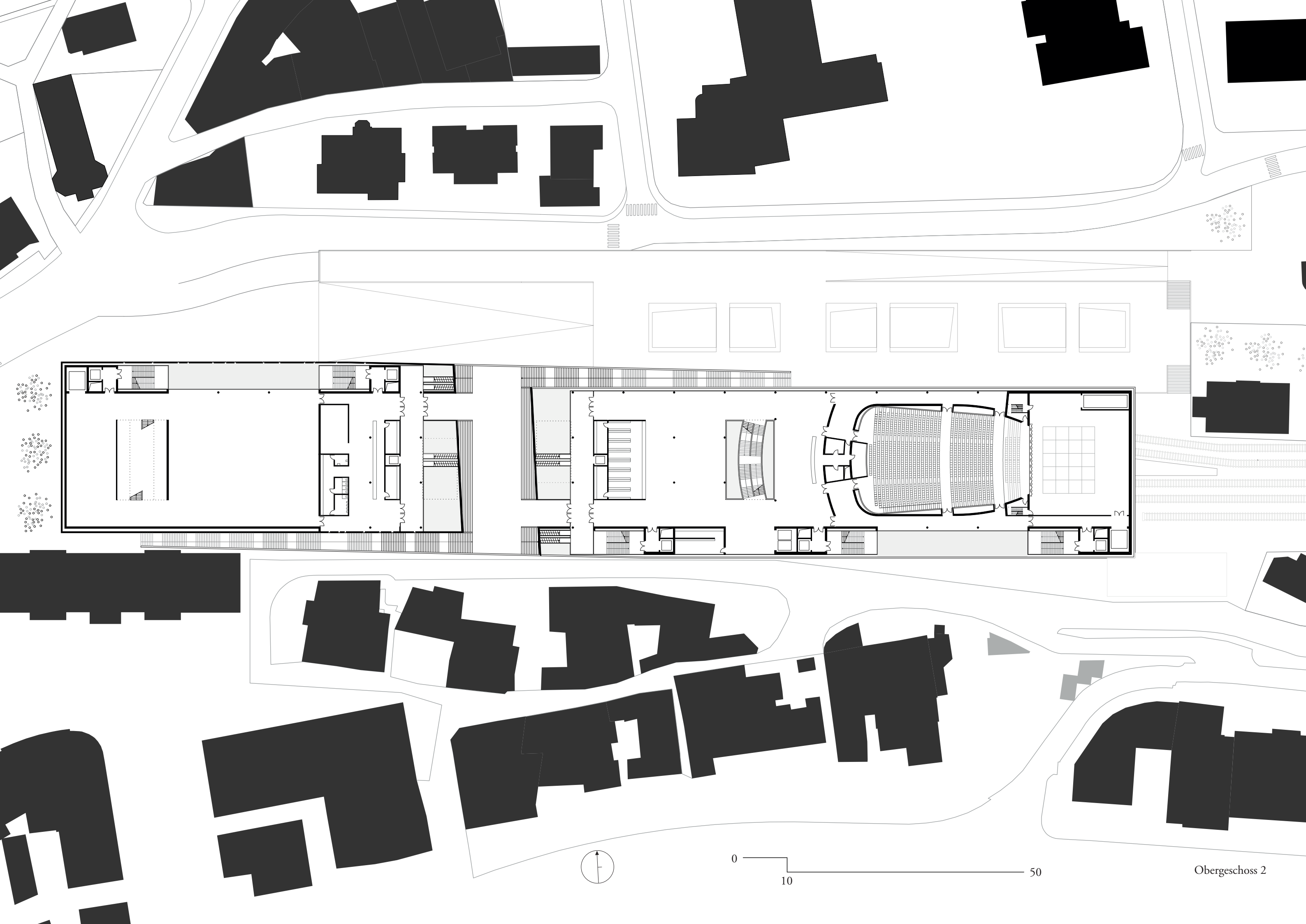
0

10

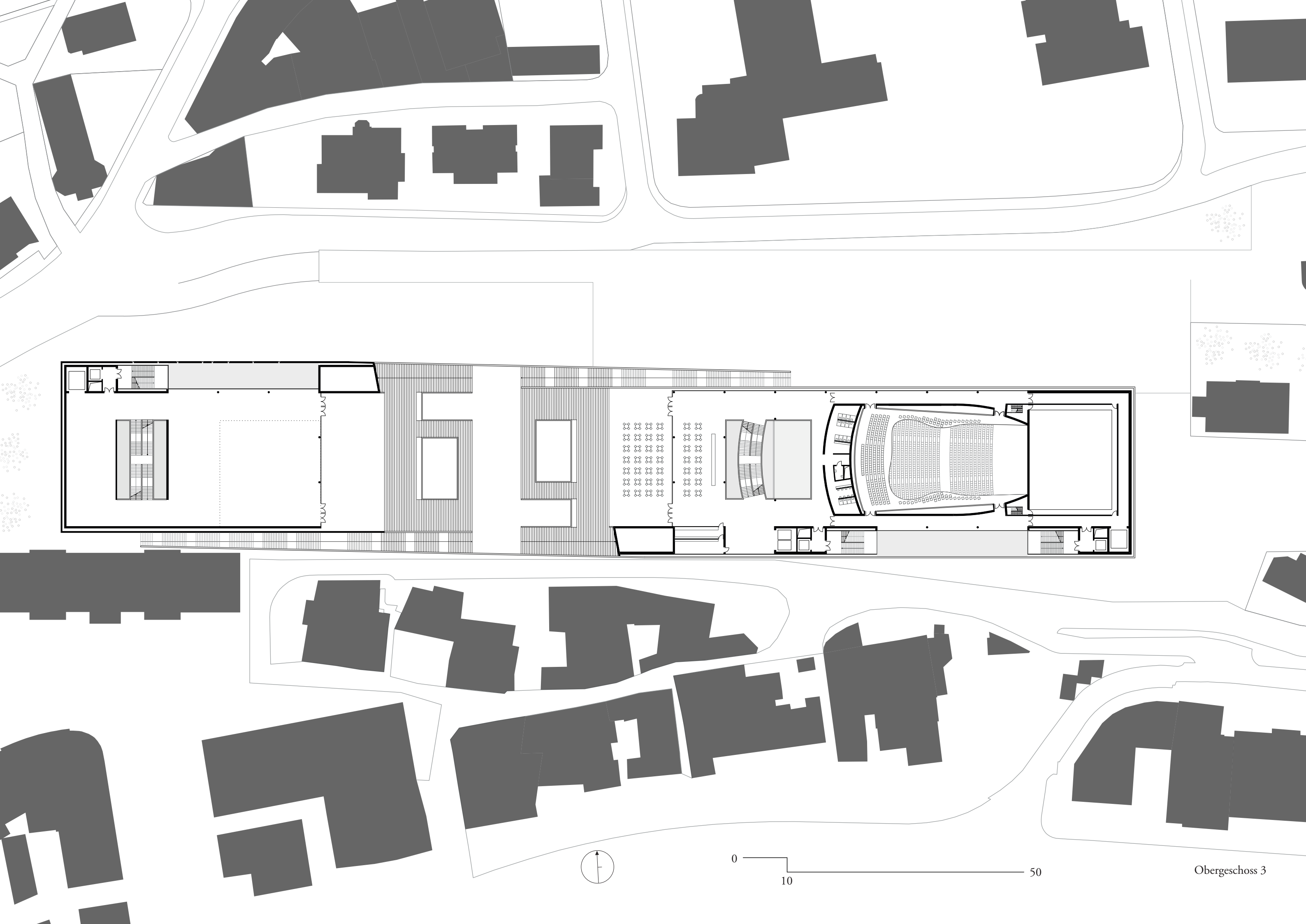
50

Erdgeschoss

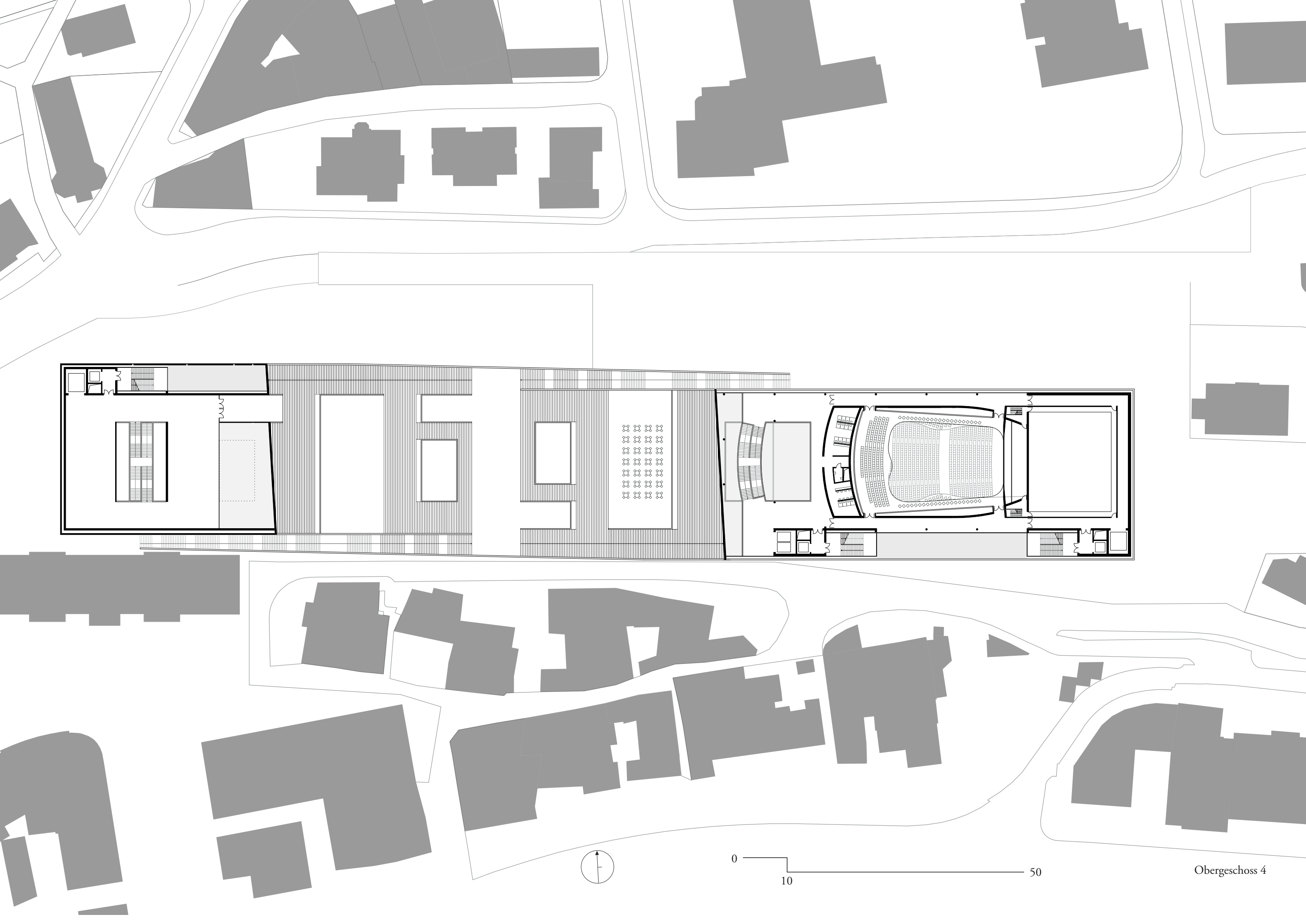




Obergeschoss 2

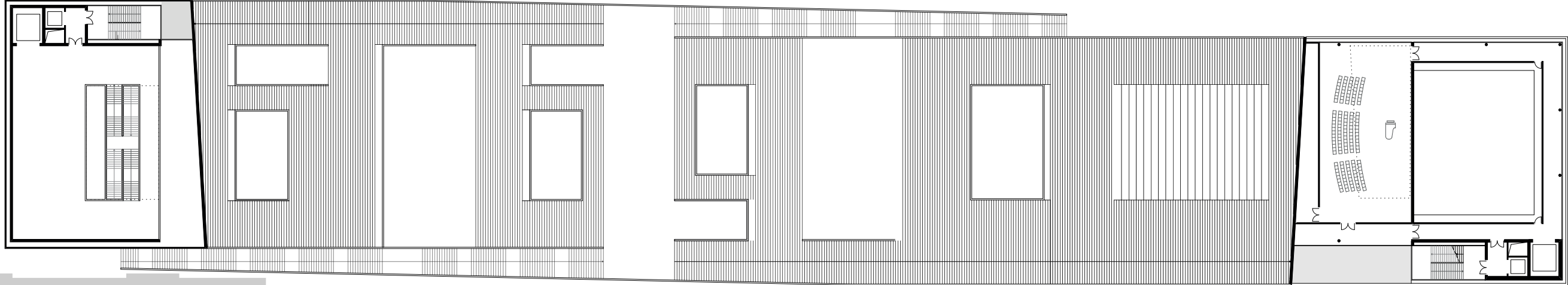
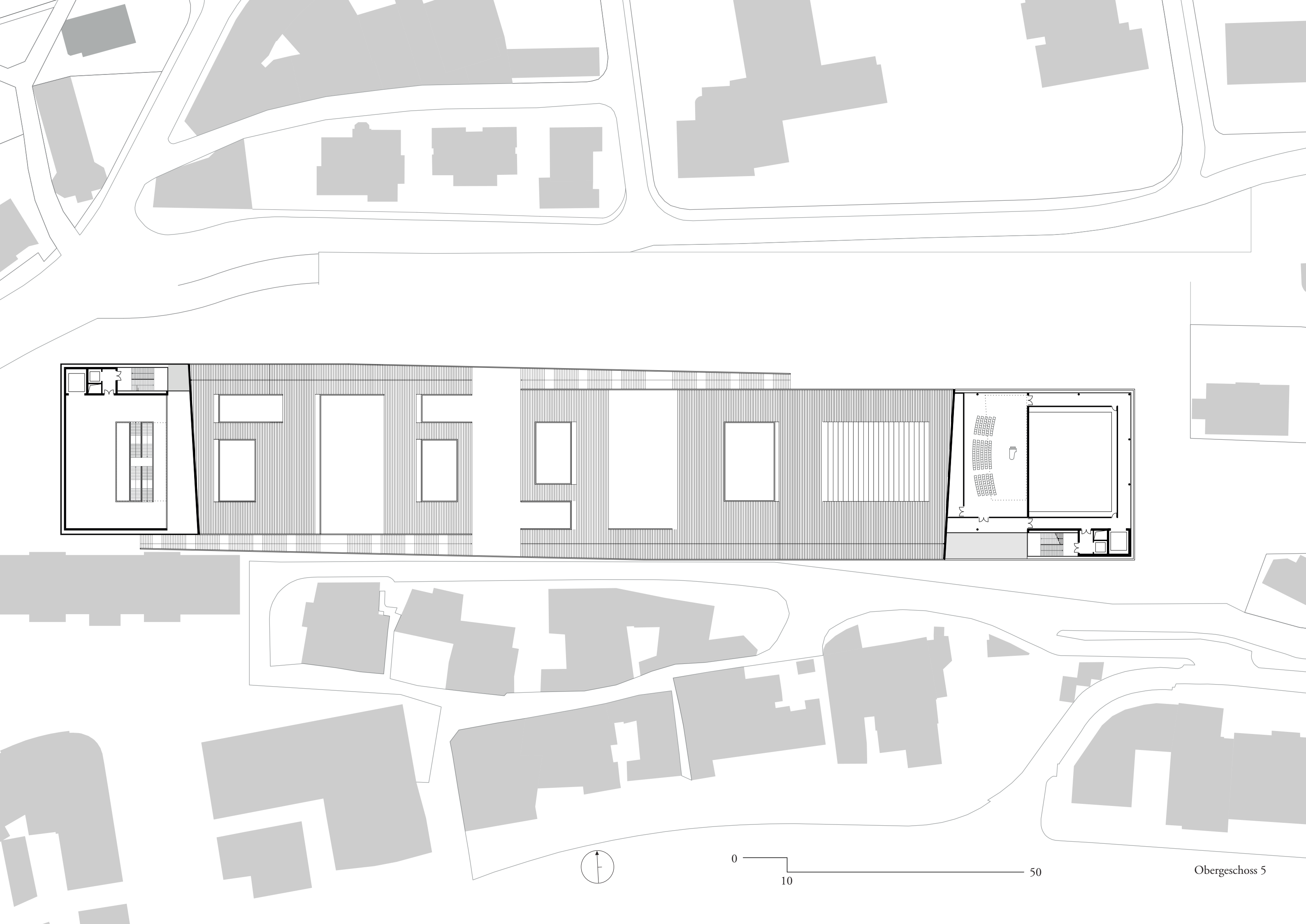


Obergeschoss 3



0 10 50

Obergeschoss 4

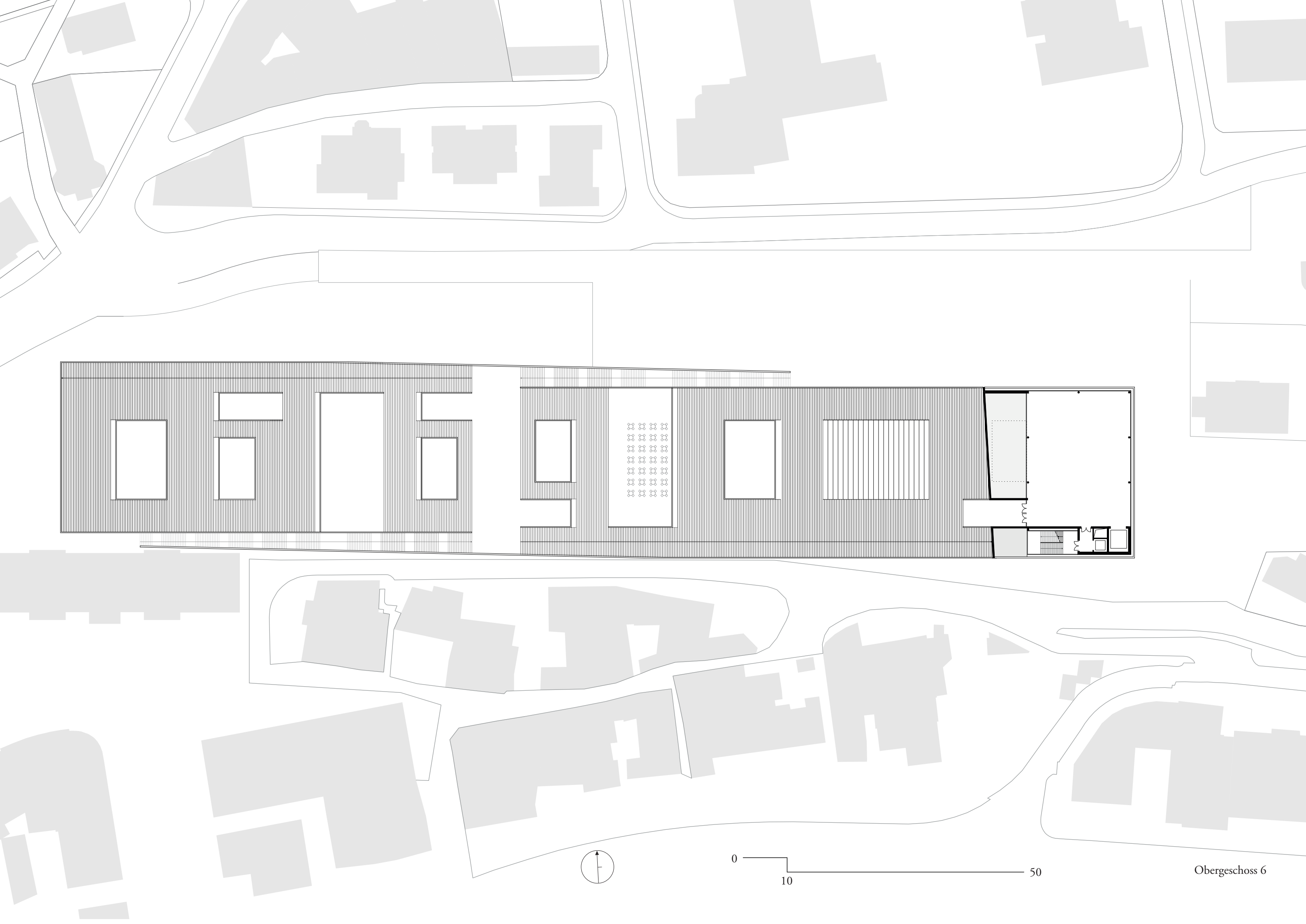


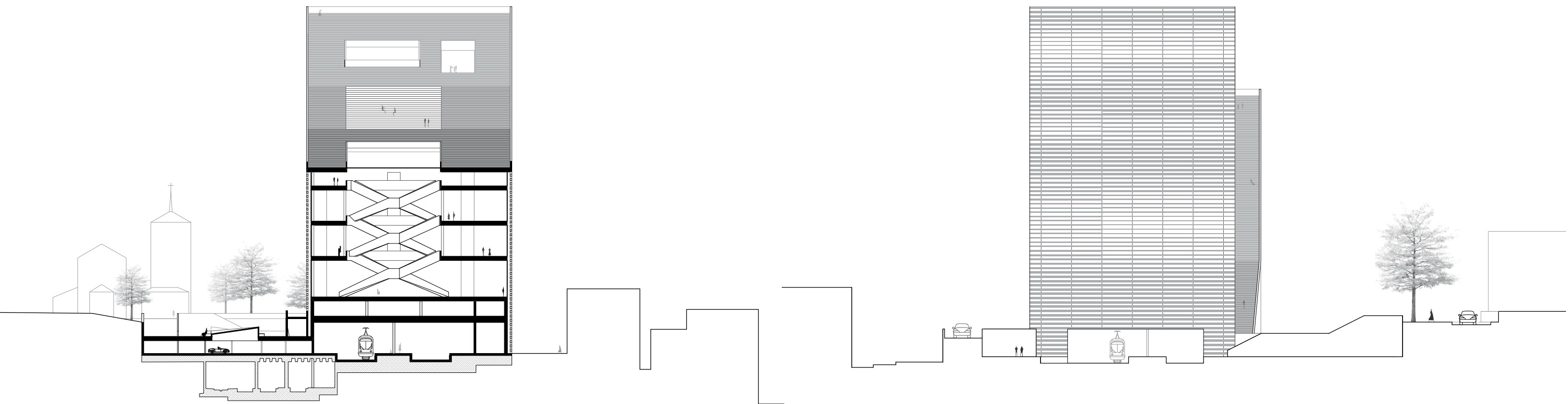
0

10

50

Obergeschoss 5

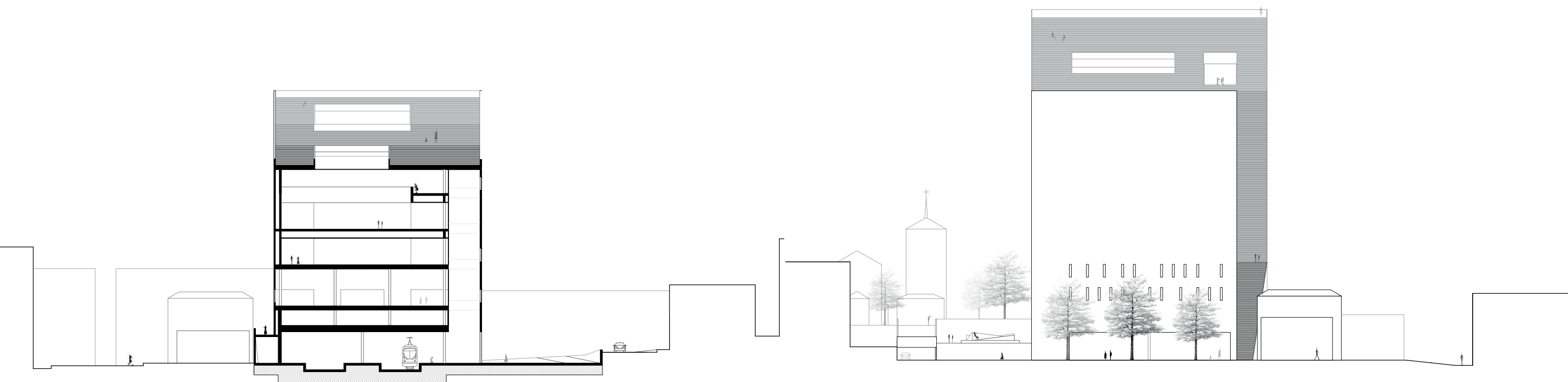




Querschnitt Oper



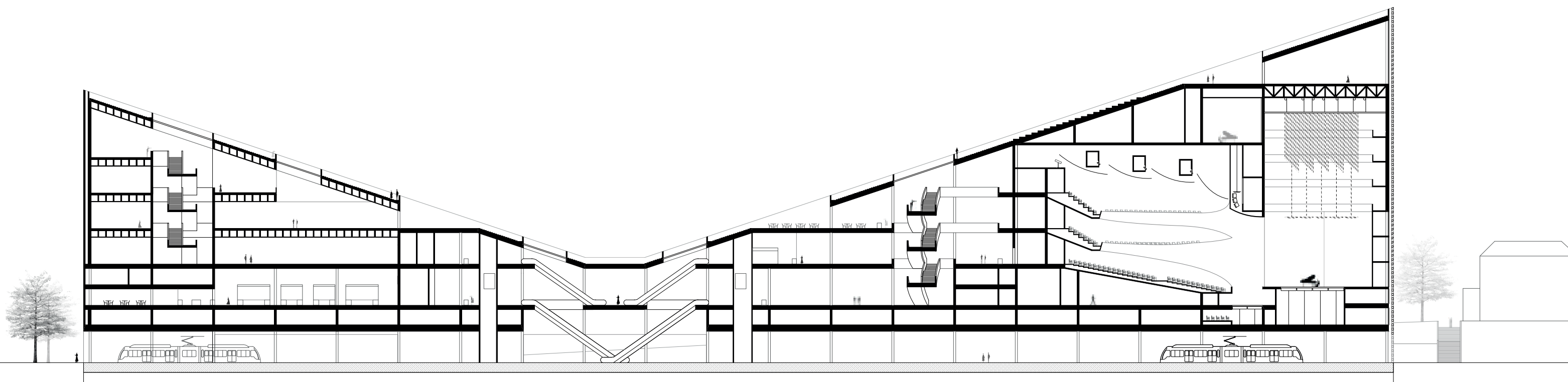
Ansicht Ost



Querschnitt Museum

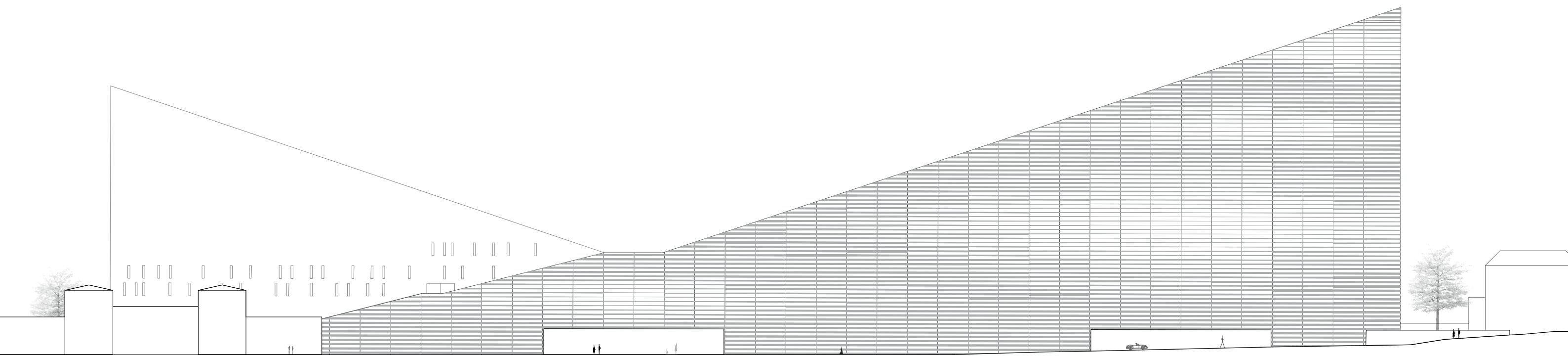


Ansicht West



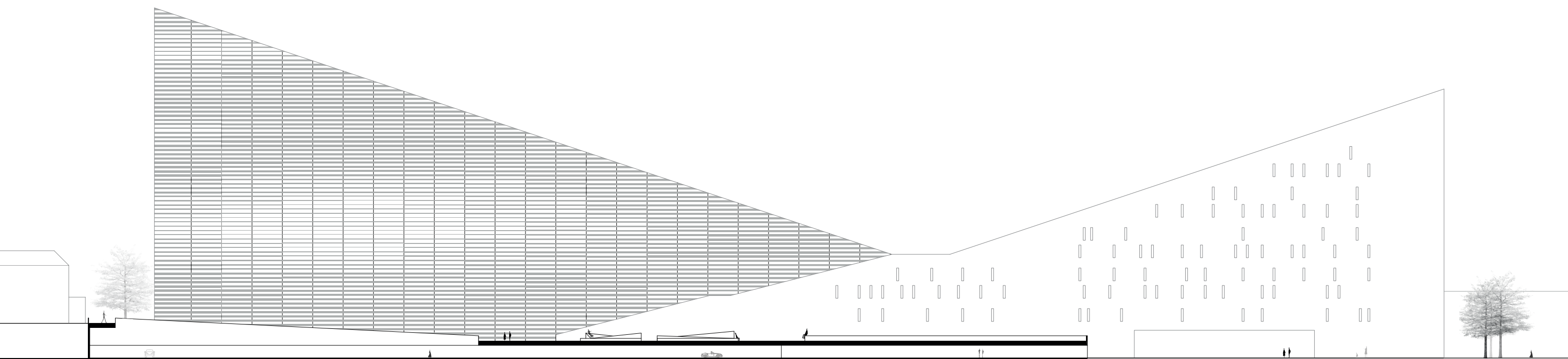
0 10 50

Längsschnitt



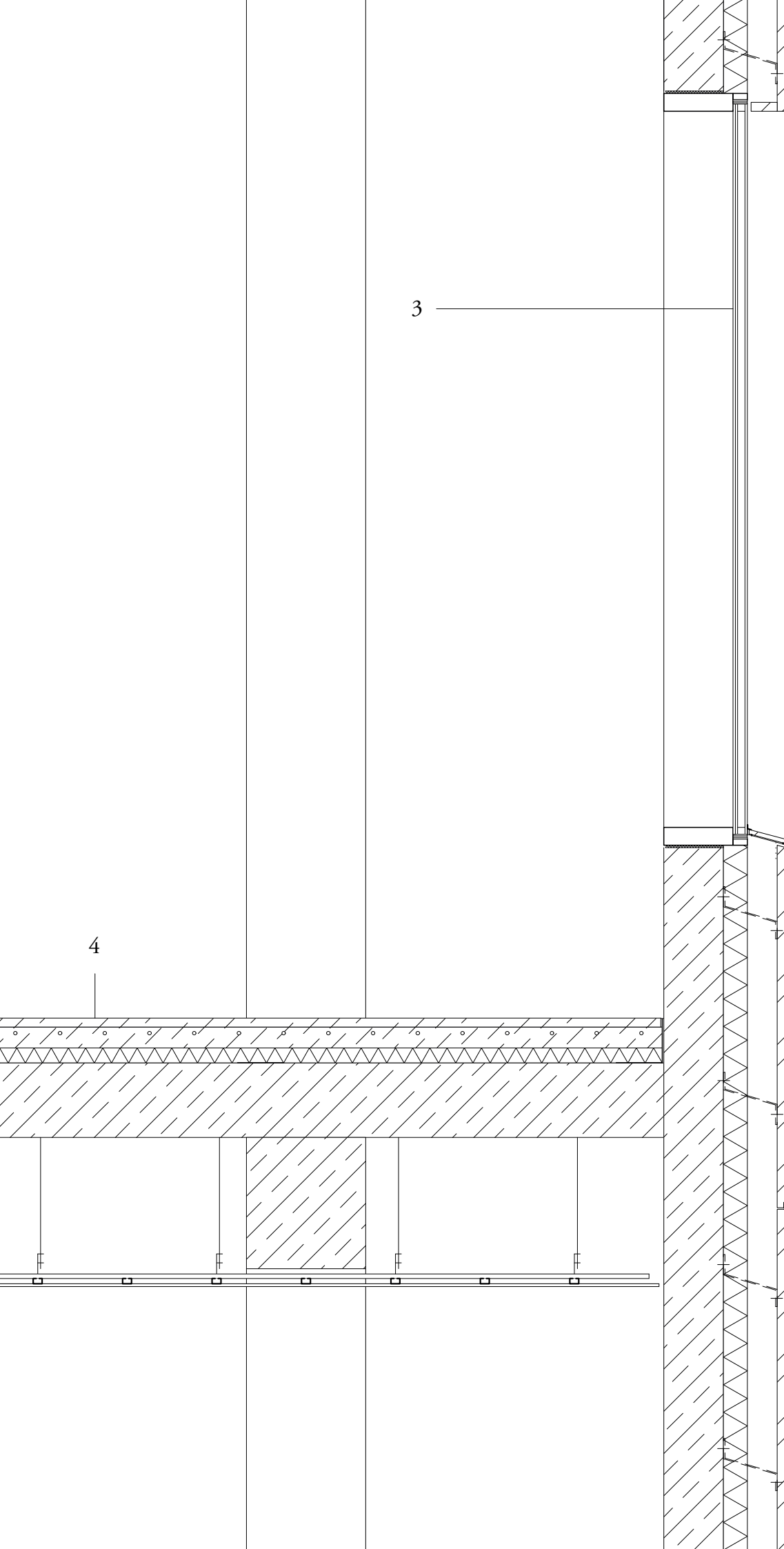
0 10 50

Ansicht Süd



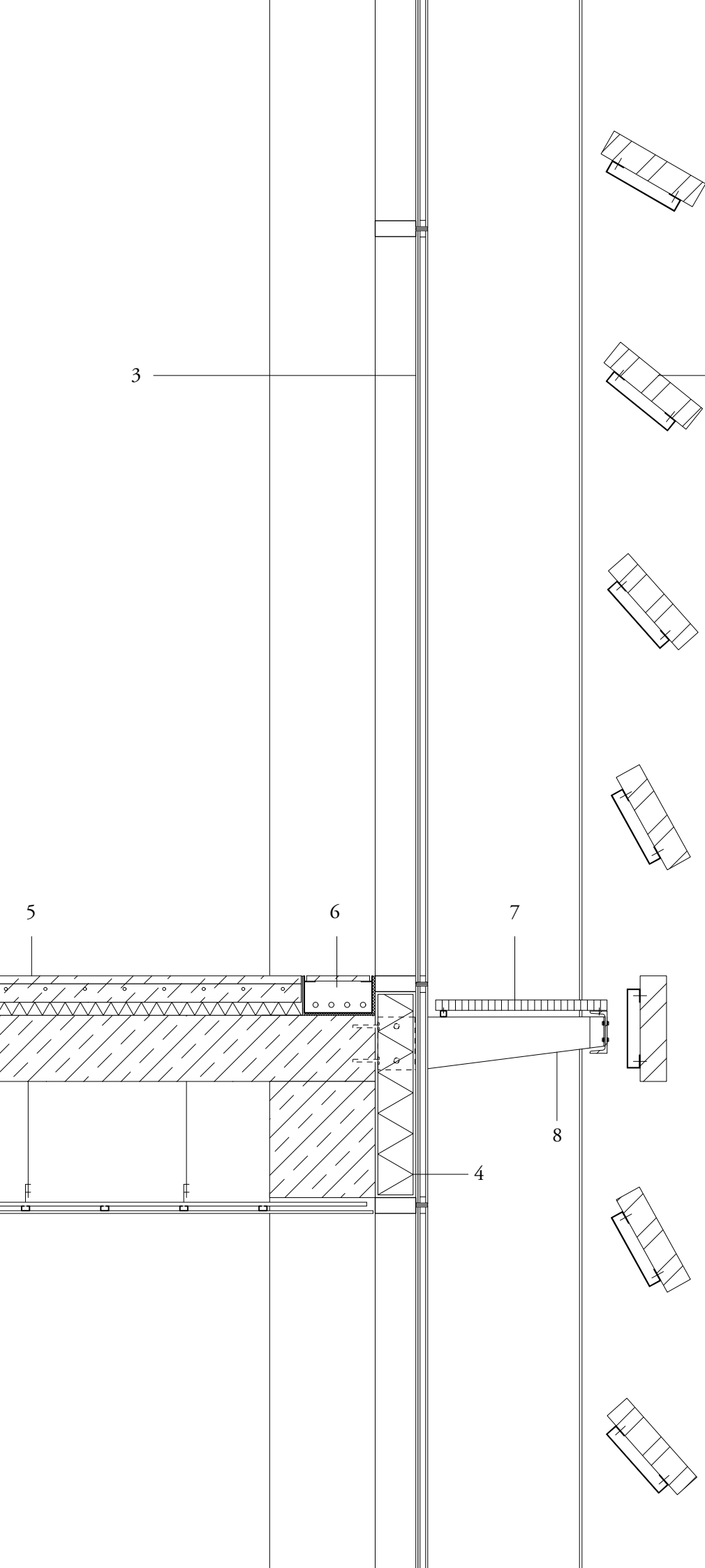
0 10 50

Ansicht Nord



Fassadenschnitt
Museum 1:20

1	Natursteinplatten(30mm) aus italienischem Sandstein „Pietra Di Vencenza S. Gottardo“ sandgestrahlt, mit Haltehaken vorgehängt, Lagerfugen dauerelastisch verfugt	1200/400 mm
	Hinterlüftung	100 mm
	Mineralwolle	80 mm
2	Traganker	
3	Aluminiumprofil schwarz eloxiert Structural Glazing ESG 8 + SZR 21 + VSG 2x 8mm	
4	Fließestrich epoxidharzbeschichtet	30 mm
	Heizestrich	70 mm
	Trennlage PE-Folie	
	Stahlbetondecke	
	Installationszwischenraum	250 mm
	abgehängte Decke Gipskartonplatten	12,5 mm



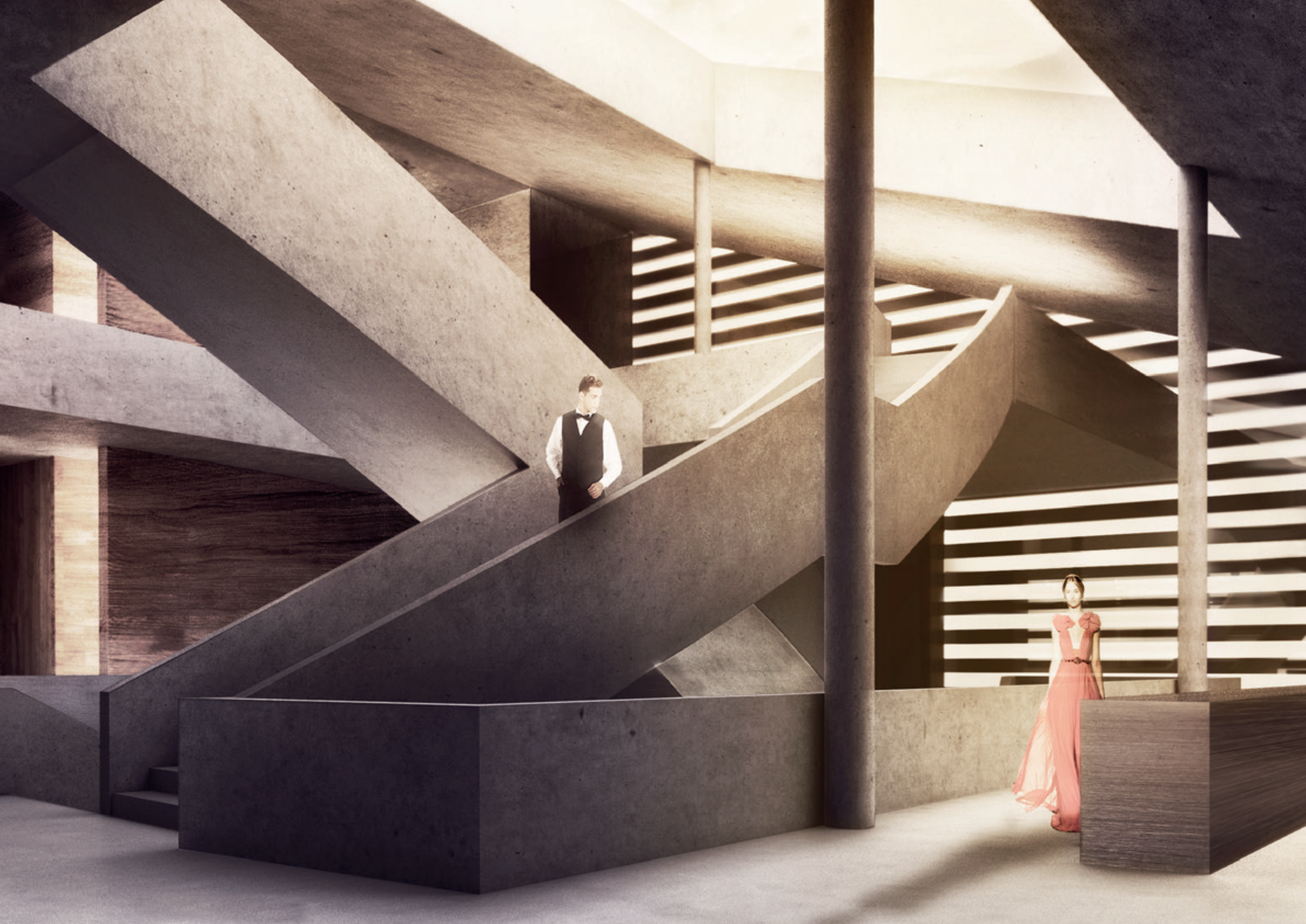
Fassadenschnitt
Oper 1:20

1	Natursteinlamellen aus italienischem Sandstein „Pietra Di Vencenza S. Gottardo“ sandgestrahlt	100/400 mm
2	Unterkonstruktion Stahlprofil T	500/300 mm
	Stahlprofil (3mm) zur Befestigung der Lamellen mit Hinterschnittankern	
3	Aluminiumprofil schwarz eloxiert Structural Glazing ESG 8 + SZR 21 +VSG 2x 8mm	
4	Wärmedämmung Mineralwolle	140 mm
5	Fließestrich epoxidharzbeschichtet Heizestrich Trennlage PE-Folie Stahlbetondecke	30 mm 70 mm 250mm
	Installationszwischenraum abgehängte Decke Gipskartonplatten	12,5 mm
6	Unterflurkonvektor	
7	Gitterrost Stahl schwarz lackiert	40mm
8	Flachstahl vetzinkt	15mm

Außenansicht



Foyer Oper



Opernsaal



Danksagung

Mein größter Dank gilt meinen Eltern, welche mich während meines Studiums jeder Zeit voll unterstützt haben. Ohne sie wäre dies alles nicht möglich gewesen.

Clemens Conditt, Alexander Pop, Robert Graf und Hannes Sükar für ihren unterschiedlichen Beiträge bei dieser Arbeit. Dem Architekturbüro Josep für die fachliche Beratung, Jochen Kreuter und Joscha Treeck für die Unterstützung bei der visuellen Gestaltung. Außerdem allen Mitgliedern des Atelier IIIVI, im Besonderen Jakob Braun.

Natürlich auch Herrn Prof. Pálffy für die gute Betreuung und stets sachliche sowie konstruktive Kritik.

