

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 68 (1981)
Heft: 7/8: Die Solothurner Schule

Artikel: Ausbildungszentrum Löwenberg der Schweizerischen Bundesbahnen, Murten
Autor: Haller, Fritz / Huber, Uli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51965>

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

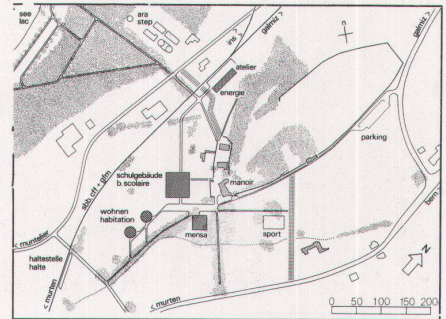
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

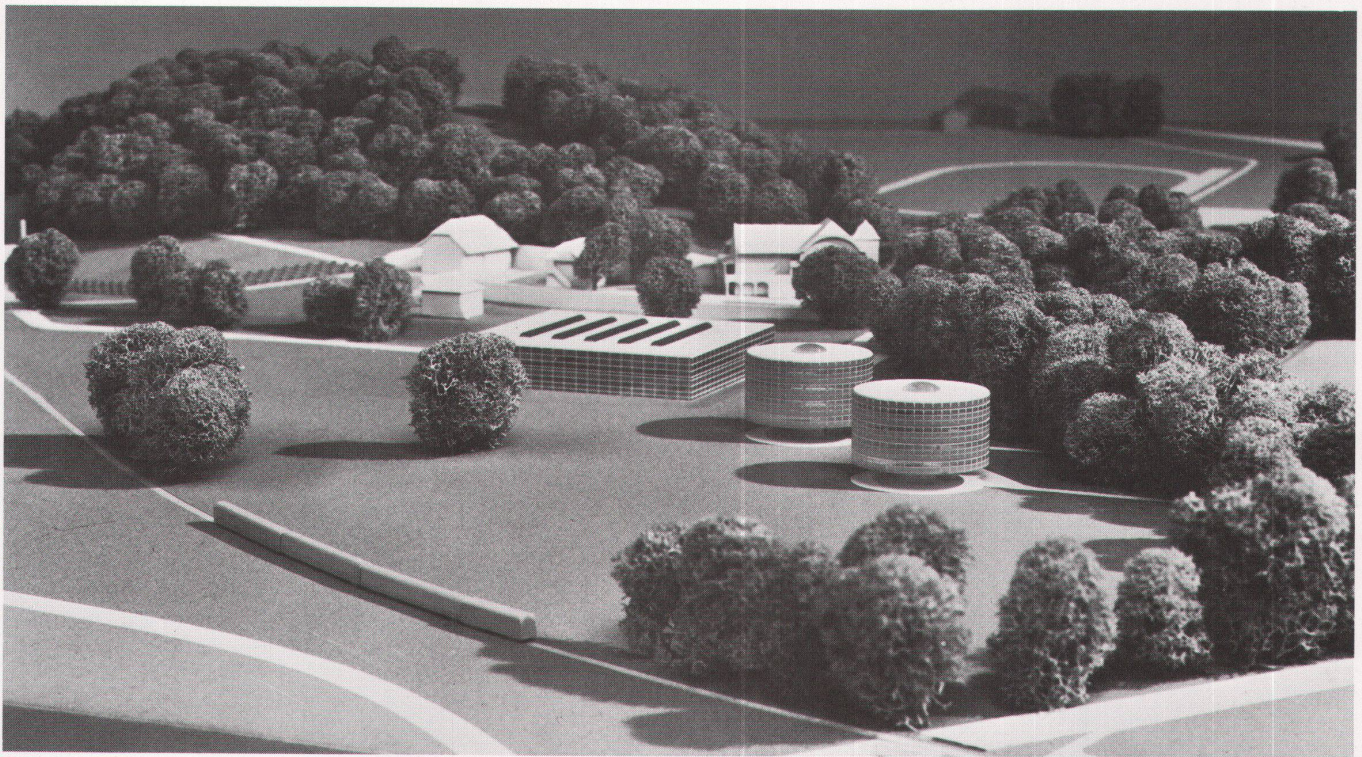
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fritz Haller, Alfons Barth, Hans Zaugg
Projekt 1980

Ausbildungszentrum Löwenberg der Schweizerischen Bundesbahnen, Murten

Centre de formation Löwenberg des
Chemins de Fer Fédéraux, MoratLöwenberg Training Center of the Swiss
Federal Railways, Murten

1



2

Auf dem Areal des ehemaligen grossen Gutsbesitzes «Löwenberg» östlich von Murten bauen die Schweizerischen Bundesbahnen ein Ausbildungszentrum. Das Projekt der Architektengemeinschaft Haller-Barth-Zaugg ging aus einem schweizerischen Projektwettbewerb hervor. Die Idee der Verfasser war, den Charakter der parkartigen Landschaft mit dem imposanten Baumbestand und den historisch bedeutenden Gutsgebäuden durch die Neubauten nicht zu verändern.

Die gesamten Raumbedürfnisse des Ausbildungszentrums sind, ihrer

Funktion entsprechend, in mehreren Einzelgebäuden untergebracht. Diese Einzelgebäude sind, wiederum ihrer Funktion entsprechend, als kompakte Komplexe mit transparenter Aussenhaut lose – wie eine Möblierung – in den als «Geländekammern» bezeichneten Freiräumen zwischen den Baumgruppen und den Alleen verteilt.

Das Schulgebäude, die Mensa und die Energiezentrale werden mit dem von Fritz Haller entwickelten Midi-Stahlbau aus der Reihe der USM-Bausysteme erstellt. Zum erstenmal sollen die Gebäudeinstallationen nach der für dieses ent-

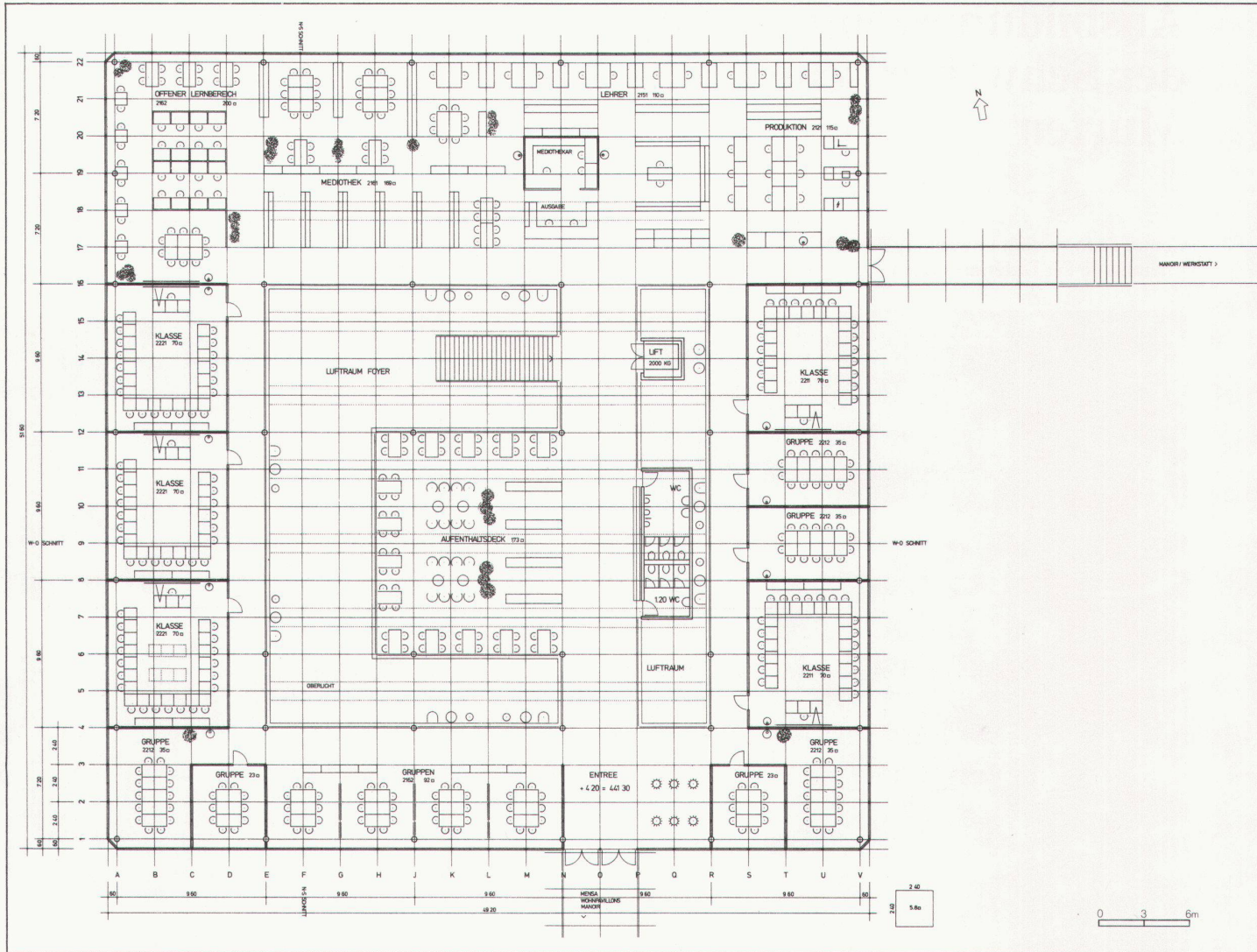
wickelten modularen Ordnung organisiert werden.

Das Tragwerk der runden Wohnpavillons ist ein Stahlbetonskelett mit einer vorgehängten Leichtbaufassade, entsprechend der anderen Neubauten.

Die Anlage ist zurzeit in Bau. F.H.

1
Situation

2
Modell



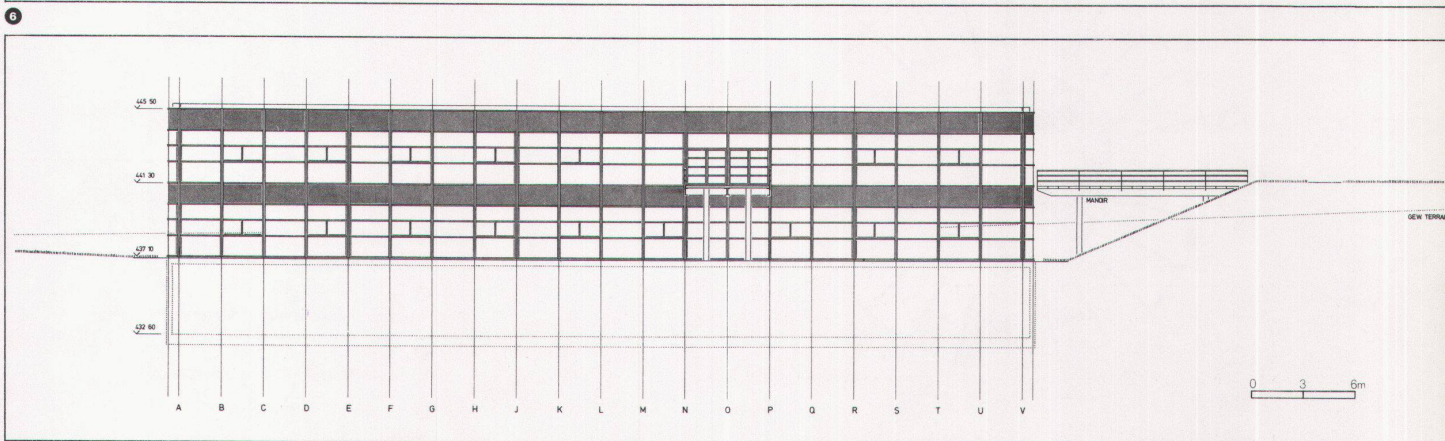
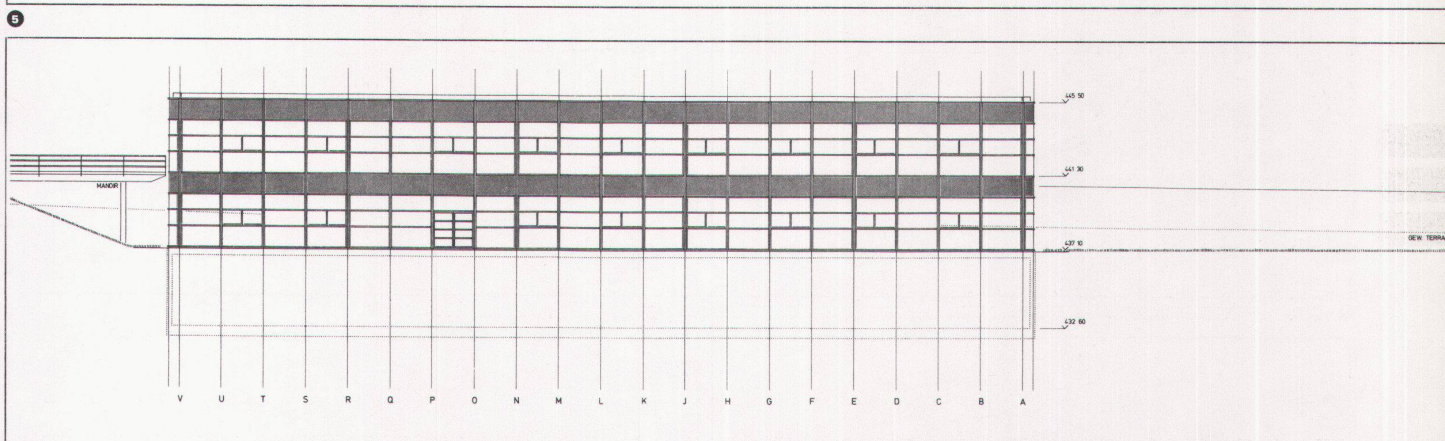
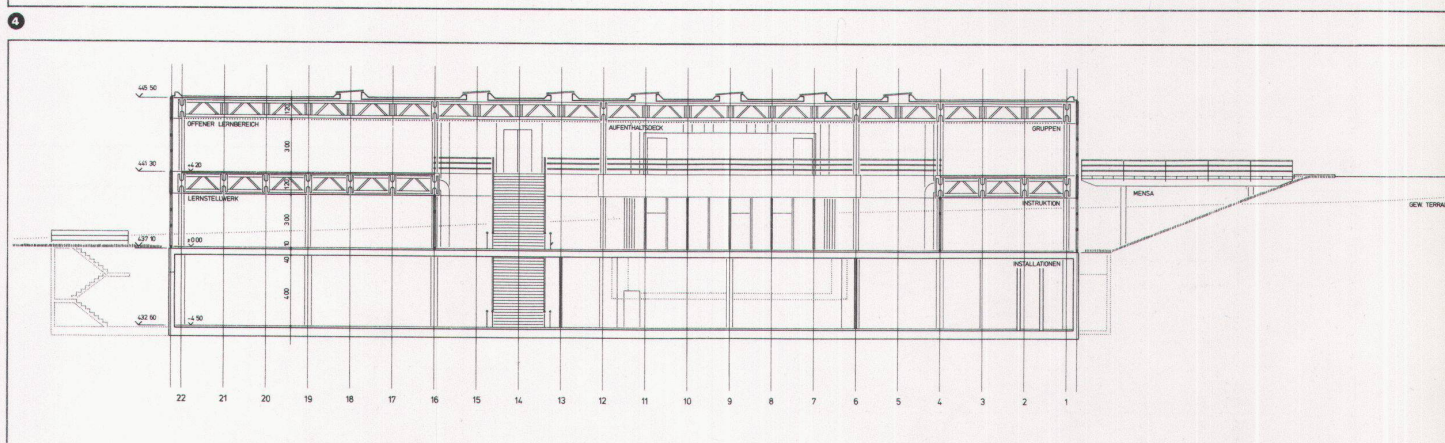
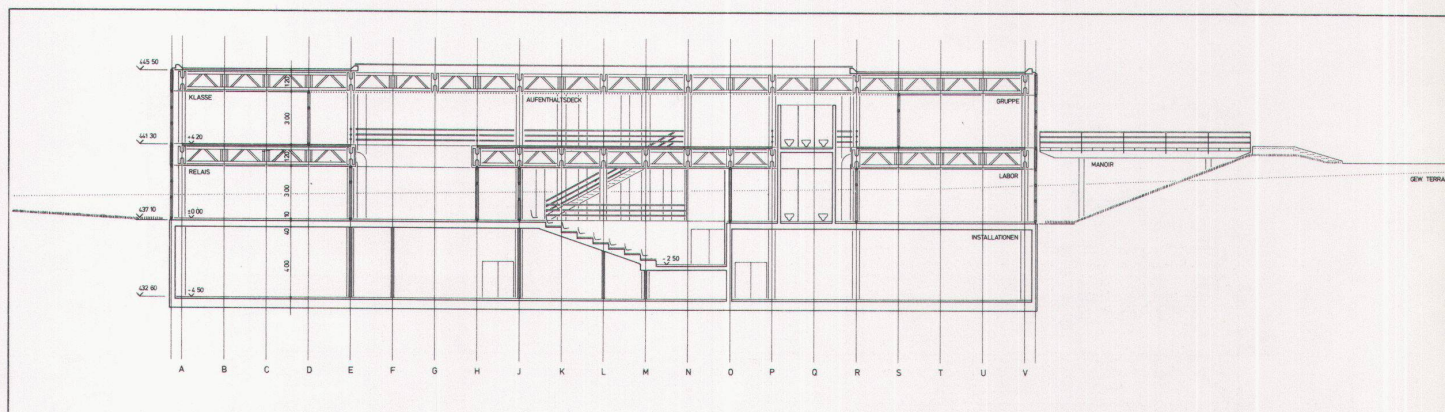
3 Schulgebäude, Grundriss Obergeschoss

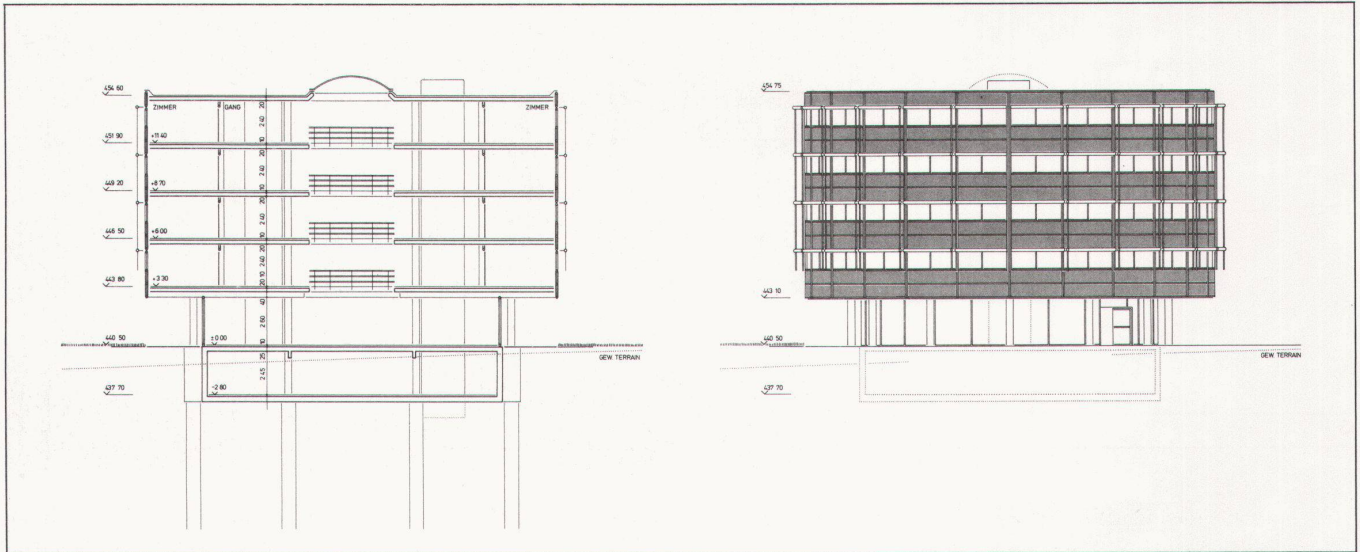
4 Schulgebäude, Schnitt West-Ost

5 Schulgebäude, Schnitt Nord-Süd

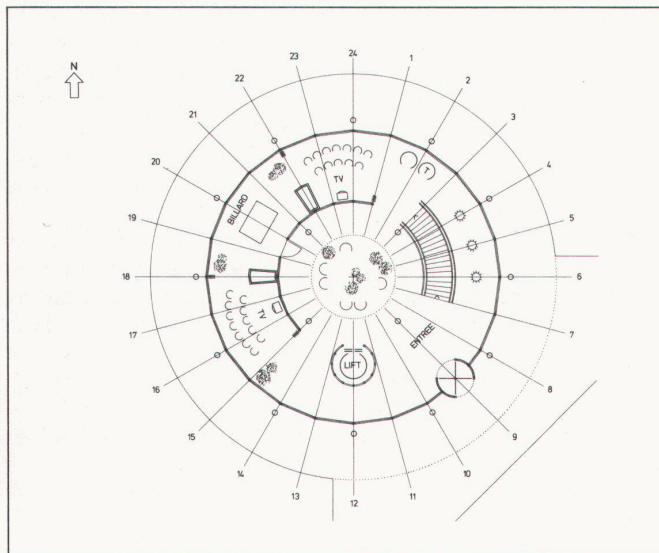
6 Schulgebäude, Nordfassade

7 Schulgebäude, Südfassade

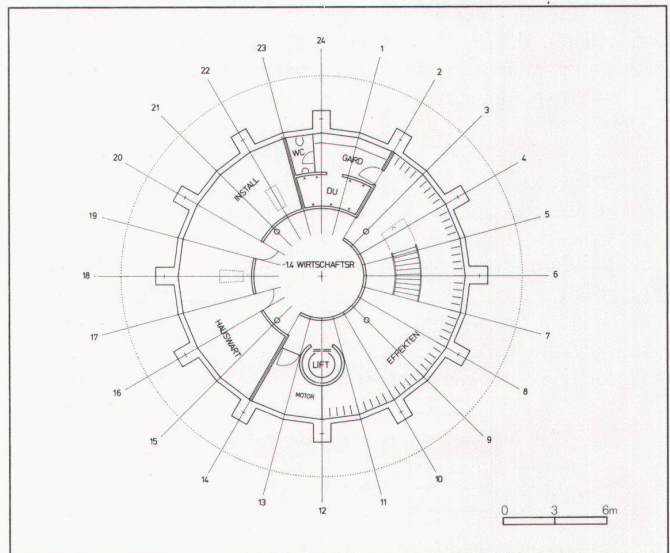




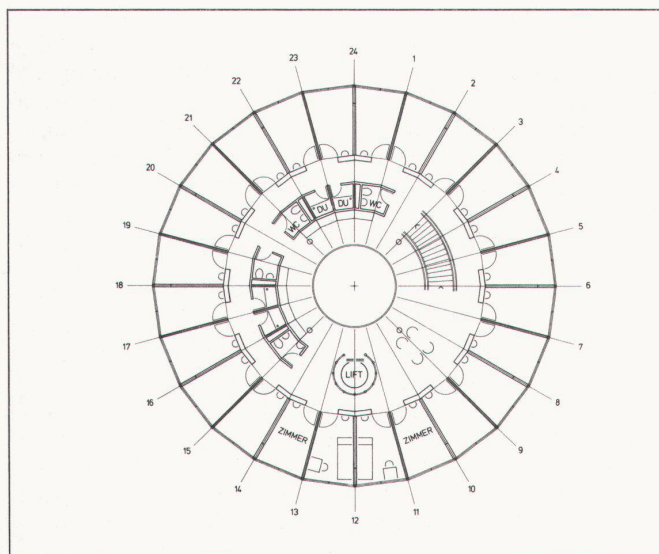
8



9



10



11

8
Wohnpavillons, Schnitt und Fassade

9
Wohnpavillons, Grundriss Erdgeschoss

10
Wohnpavillons, Grundriss Untergeschoss

11
Wohnpavillons, 1.-4. Obergeschoss

12
Modell

Uli Huber

Beinahe eine Rechtfertigung

Nächstes Jahr wird das SBB-Ausbildungszentrum in Betrieb genommen. Das Urteil mancher Kollegen und Fachjournalisten dürfte dannzumal etwa folgendermassen lauten:

«Ein genau auf diese Architektur abgestimmtes, ja zugeschnittenes Programm»,

oder:

«Nur diese Lösung wird dem besondern Ort gerecht, d.h. der Parklandschaft und der historischen Baugruppe»,

oder:

«Eine Bauaufgabe und eine Umgebung, welche diese Architektur nicht nur rechtfertigen, sondern geradezu erheischen.»

Angesichts solcher Feststellungen, wonach es hier und heute nur die dergestalt mögliche Art des Eingriffs gebe, wird man sich nach der Notwendigkeit des damals veranstalteten Wettbewerbs fragen. Zudem war es ja auch nicht irgendein lokaler Wettbewerb: Entgegen früheren internen Entscheidungen zugunsten eines auf wenige Teilnehmer beschränkten Verfahrens waren die Entscheidungsträger der SBB von der Zweckmässigkeit eines öffentlichen und zudem gesamtschweizerischen Wettbewerbs zu überzeugen.

Für diesen zweistufig über die Reissbretter gegangenen Wettbewerb wurden von der schweizerischen Architektenschaft 1974 (Beginn der Rezession) 296 Wettbewerbsunterlagen (oder rund 10 Tonnen Modellgips) bezogen. Von den 186 eingereichten Projekten gelangten elf Vorschläge auf die zweite Stufe. Bedauerlicherweise aber – wie so oft – führte diese zweite Stufe noch nicht zum Ziel, und so musste zu der mit Recht geschmähten Überarbeitung der (drei)

erstrangierten Projekte gegriffen werden.

Schlussendlich gelangte ein Projekt zum Durchbruch, welches sich «nicht bloss» durch eine weitgehende Fehlerfreiheit auszeichnete, sondern auch die Idee eines offenen Lehrbetriebes und einer wandelbaren Schule für eine von der Technik geprägte Unternehmung am besten zum Ausdruck brachte.

Mit der «Verstetigung» der sogenannten SBB-Defizite wurde dann leider, wollte man das ganze Vorhaben nicht gefährden, eine massive Reduktion des Raumprogramms unumgänglich. Deshalb kann die Frage nach dem Sinn solch grossangelegter Auswahlverfahren noch pointierter gestellt werden.

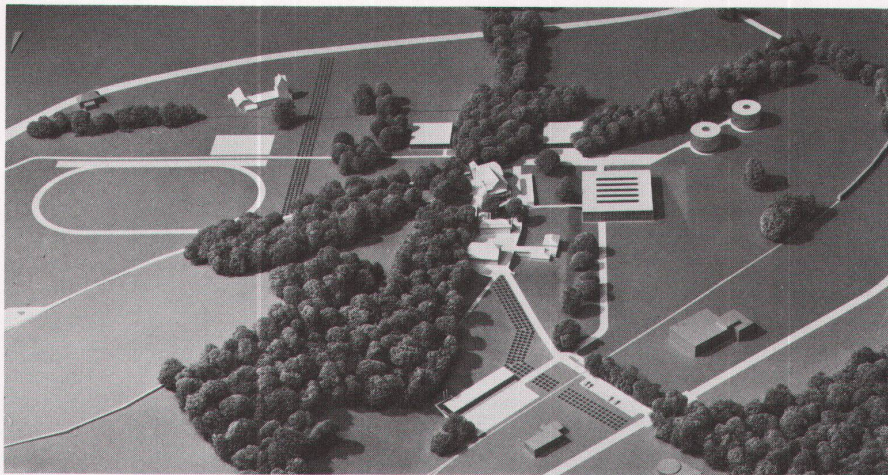
Und dennoch – damit wären wir bei dem, was beinahe nach Rechtfertigung tönt – ermöglichte das auch für die SBB sehr aufwendige Verfahren eine klare interne Meinungsbildung bezüglich der Nutzung der sehr weitläufigen Parklandschaft, des Verhaltens gegenüber den Altbauten und des Lebens in einem derartigen Zentrum. Die erst durch das sorgfältige Prozedere allmählich gewachsene Identifikation der vielschichtigen Bauherrschaft mit dem Vorschlag der Architekten Haller, Barth und Zaugg ermöglichte es dem Management der SBB, das Projekt gegenüber der obersten Landesbehörde auch durchzusetzen, dies, obwohl von höchster Stelle gegen Stahl, Glas und Beton vom Leder gezogen wurde. Dass die Vorwürfe an die Adresse der Architektur des 20. Jahrhunderts nicht immer unbegründet sind, dürfte bekannt sein. So wurde denn auch den Fragen des Energieverbrauchs grosse Beachtung geschenkt: Dank dem günstigen Verhältnis zwischen Gebäudevolumen und -oberfläche sowie dank der passiven

Sonnenenergieausnutzung in Verbindung mit Wärmerückgewinnungsanlagen schneiden diese «Glashäuser» gegenüber andern baulichen Konzeptionen gut ab. Dass weitere Massnahmen, wie Diversifikation der Energieträger, grösstmöglicher Anteil an Umweltenergie und hochstehende Steuertechnik, getroffen wurden, sei am Rande vermerkt – diese stehen in keinem direkten Zusammenhang mit der gewählten Architektur.

Aber auch die runden Wohnpavillons mit den 196 minimal dimensionierten Einzelzimmern stiessen manchenorts auf entschiedene Ablehnung. Nur dank dem im langwierigen Prozess zwischen Laien und (externen und internen) Architekten gewachsenen Vertrauen konnten sie durchgesetzt werden. (Randbemerkung: Wenn die Vertreter jener Architektur, welcher das vorliegende Heft gewidmet ist, ein rundes Haus vorschlagen, dann wissen sie, warum!)

Das Wettbewerbsverfahren hat die Überzeugung reifen lassen, dass die vielfältigen Ausbildungsbedürfnisse (Grund-, Fach- und Kaderschulung) und die sich laufend erneuernden Lehrmethoden eine möglichst allen Entwicklungen offenstehende bauliche Konzeption verlangen und dass, obwohl auch hier ein «Ort der Begegnung» entstehen soll, sich dies nicht (wie so oft) mit einer rustikalisierenden Architektursprache bewerkstelligen lässt. Damit fielen auch die heute wieder so hoch im Kurs stehenden Anbieterungsversuche an die Altbauten ausser Betracht. Man fand, dass – entsprechend der tagtäglichen Arbeit des Eisenbahners auf allen Stufen – eine Bejahung humaner Technik auch in der Architektur eines SBB-Ausbildungszentrums sichtbar gemacht werden muss.

U. H.



12