In die Nacht leuchtender Kopf

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **31 (2018)**

Heft [7]: **Eisenbahn renovieren**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-816357

Nutzungsbedingungen

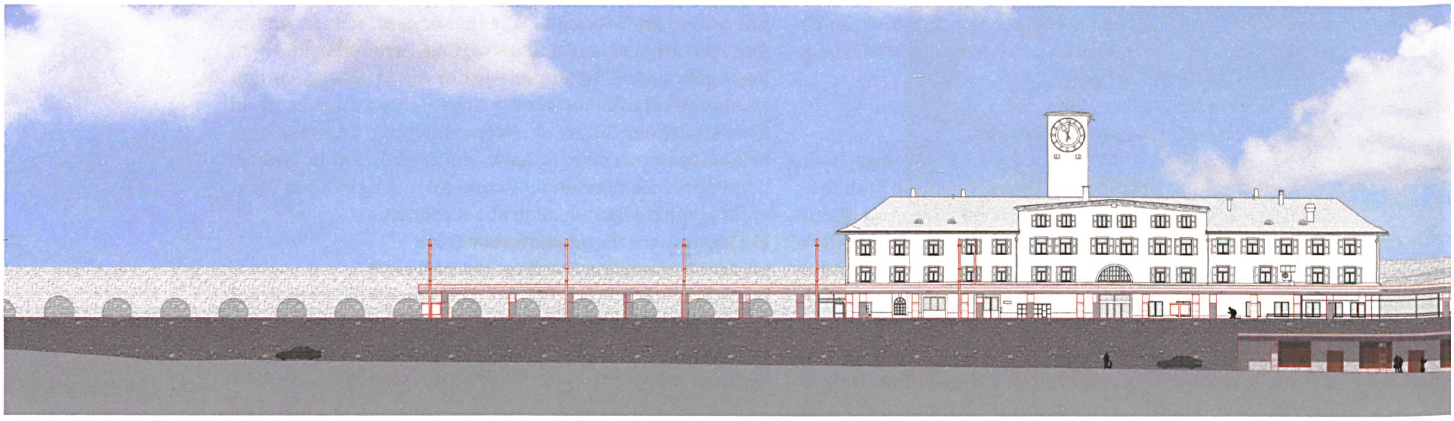
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

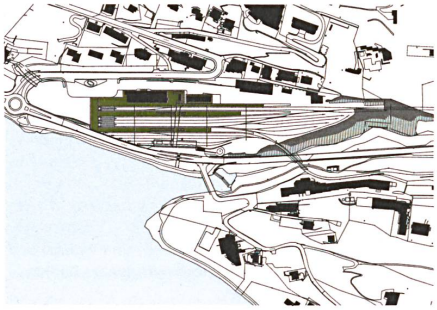
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch



Auf einer mit Steinen verkleideten langen Mauer ruht die Bahn auf einem Podest. Zum See hin gibt es einen breiten Zugang mit Haltestelle für Cars.



Heute ist der Bahnhof St. Moritz, was einst nicht geplant war: ein Kopf- statt ein Durchgangsbahnhof.

Die Lokomotiven stehen unter lichten, hohen Dächern aus Kunststoff, beleuchtet in der Nacht.

In die Nacht leuchtender Kopf

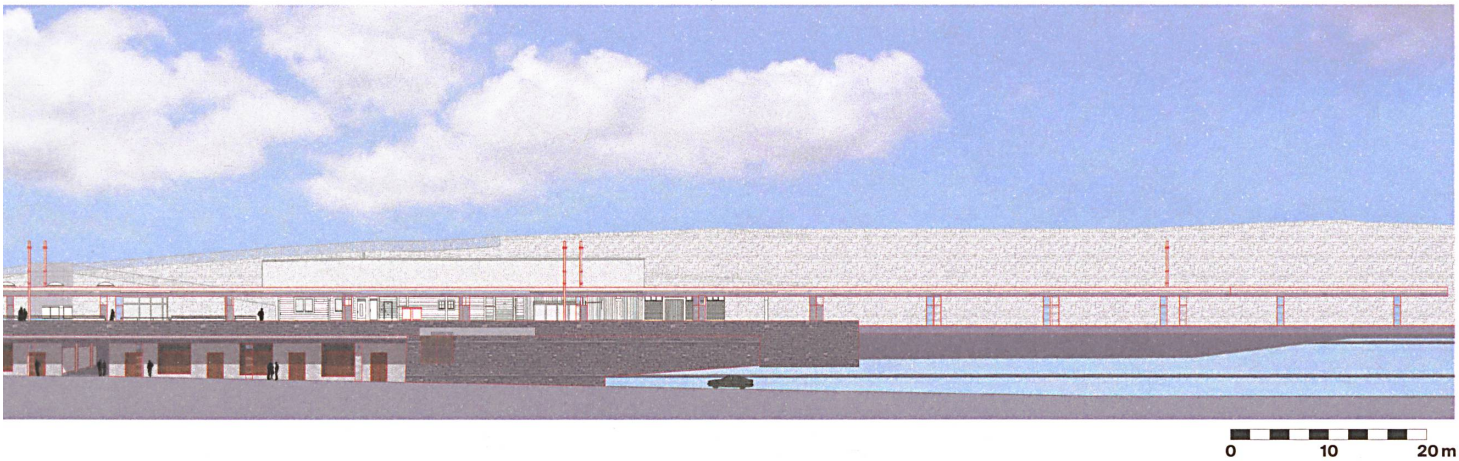
Während hundert Jahren war der Bahnhof St. Moritz für die Passagiere eine Zumutung. Wer nicht auf Gleis 1 im Weltkurort ankam, musste seine Koffer durch eine düstere Unterführung schleppen – oder vom Hotelportier schleppen lassen. Beschwerlich war der Umstieg auch für jene, die mit dem Postauto nach Sils, Maloja und ins Bergell weiterreisten. Nun sind die Wege komfortabel. Über einen weit ausschwingenden Kopf können die Passagiere ebenerdig zum Postauto, zum Engadinbus, zur Hotellimousine oder ins Dorf schreiten. Die ganze Länge und der Kopf des Bahnhofs sind nun sein Aus- und Eingang.

Bahnhofbauen ist ein komplexes Zusammenspiel von Architekten und Ingenieuren. In St. Moritz ein vorab kostspieliger Tief- und Anlagebau mit einer erneuerten Brücke für die Berninalinie über den Inn und einer Aufschüttung für neue Gleise. Sie wird mit einer steinverkleideten, 250 Meter langen Betonmauer abgeschlossen. So hat der Bahnhof nun einen stattlichen Auftritt – er steht auf einem Podest über dem See und hat dorthin nun auch einen anständigen Eingang – eine Unterführung, ausgeschmückt mit einem Mosaik. Am Fuss des Podests können vier Cars anhalten. Oben, auf seinem Kopf, bleibt Platz für eine grosse Kanzel mit Bergblick.

St. Moritz, einst geplant als Station der Bahn von Chiavenna nach Landeck, ist nun ein Kopfbahnhof der Albula- und vor allem der Berninalinie. Diese hat nun eine Adresse. Zuvor wusste man nie so recht, beginnt sie in Pontresina oder in St. Moritz. Vorne im Kopf ruhen auf fünf Gleisen die Lokomotiven unter den von Maurusfrei Architekten entworfenen Kunststoffdächern, die nachts farbig leuchten. Die Perrondächer stehen als 300 Meter lange Plastiken auf weissen, V-förmig gespreizten Betonstützen. Ihr Design ist verknüpft mit dem hundert Jahre alten Stationshaus. Hier das Alte, dort das Neue. Verbunden sind beide übers gestalterische Detail. Die Säulen des Perrondachs sind im unteren Teil gestockt, sich vor den Natursteinarbeiten der alten Station verbeugend. Im Innern der Station sind die Schalter statt aus Glas nun aus Arvenholz mit geschnitzten Kreuzmustern. Der ehemalige Güterschuppen ist zu Pausenräumen der Bähnler, zu Werkstätten und Lager umgebaut.

St. Moritz ist einer der grossen RhB-Bahnhöfe am Fuss des mondänen Kurorts. Die Bahn will hier auch Teil des Bodengeschäfts werden. Vorgängig zum Umbau lancierte die RhB – selten für ihr Bauen – einen Studienauftrag, um den Umschwung in eine Siedlung mit Geschäfts- und Wohnhäusern zu verwandeln. Die St. Moritzer aber lehnten die Umzonung ab. Zurzeit werden die Felle sortiert, gelegentlich soll der weite und freie Raum vor dem Kopfbahnhof als Immobilie entwickelt werden. Fotos: Ralph Feiner

Bahnhof St. Moritz, 2016
Bauherrschaft: **RhB; Manfred Bertsche (Projektleitung)**
Architektur: **Maurusfrei Architekten, Chur / Zürich, This Egli (Projektleitung); Flavio Bearth, Maurus Frei, Marco Zeugin (Team)**
Gesamtleitung: **IG Corvatsch**
Ingenieure: **IG Corvatsch, Edy Toscano, Chur / Pontresina, und dsp Greifensee**
Kosten: **Fr. 62,4 Mio. (Bahnanlagen); Fr. 1,2 Mio. (Station)**



Im ehemaligen Schuppen sind Sozial- und Arbeitsräume für die Bähnler eingerichtet.

Auf den Wänden der Unterführung hin zum See zeigt ein Mosaik Szenen, Wege und Brücken der Albula- und Berninalinie, deren Endstation St. Moritz ist. Foto: Andrea Badrutt

St. Moritz: Kopfbahnhof mit Bergblick und nun einem komfortablen Weg zur Stadt und den Postautos.