# Die künstlerische Gestaltung des Perrongeschosses

Autor(en): **Huber, Uli**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 22: **Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74125

**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**

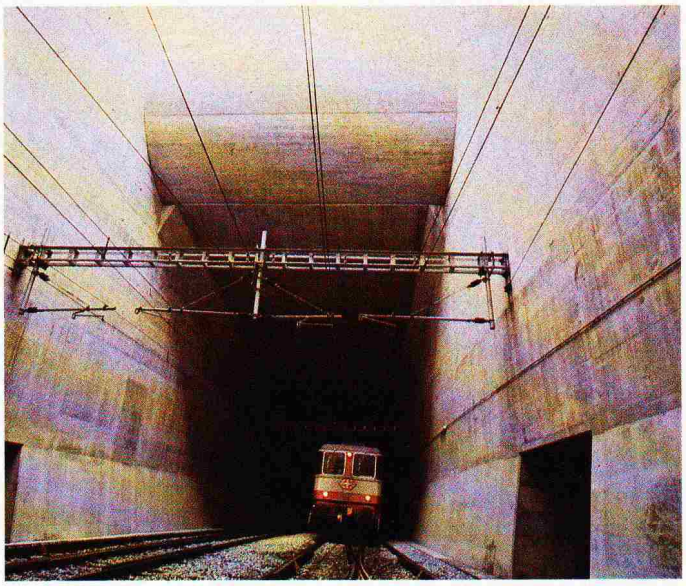


Bild 9. Entspannungsschacht

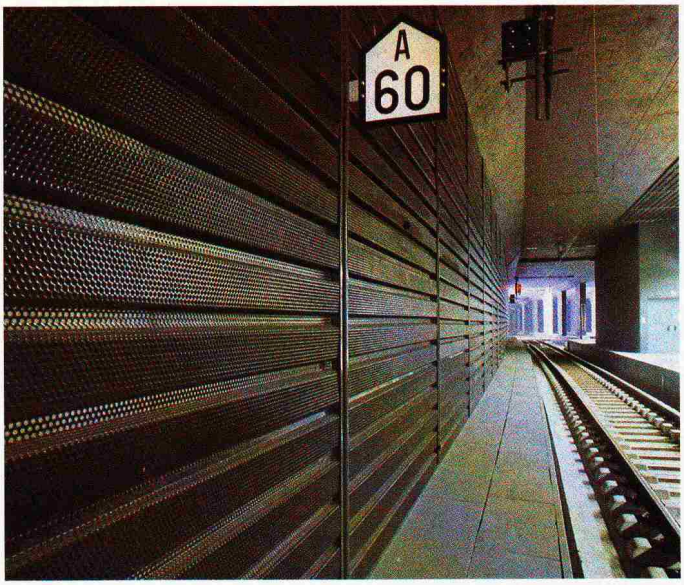



Bild 10. Schallschutzwand im Bereich des Gepäckauslades

Bahnhofhalle-Geschosses zusammengefasst (Bild 8). Besonders umfangreich und kompliziert sind die Lüftungs-, Kälte- und Elektroeinrichtungen. Ein ausgefeiltes Energiekonzept mit Grundlast Bodenheizung, Klima- und Wärmerückgewinnungsanlagen sichert einen sparsamen Betrieb. So werden heute nur 2,5 Mio Kcal benötigt anstatt der ursprünglich, d.h. zur Zeit, als man allgemein noch weniger energiebewusst plante, berechneten 6 Mio. Schwierige technische Probleme waren auch zu lösen bezüglich Wasserversorgung, Entwässerung, Pumpstationen, Brand- und Personenschutz (Notzufahrten und -ausgänge) und Sicherheitseinrichtungen (bei Billet- und Geldwechselschaltern) usw.

Die Doppelspurtunnels schaffen lüftungstechnisch besondere Voraussetzungen. Es ergab sich, dass bis zu 400 $m^3/s$ Tunnelluft von den Zügen in Richtung Perronhalle geschoben werden. Umfangreiche Modellversuche und Strömungsberechnungen zeigten die günstige Wirkung von Entspannungsschächten (Bild 9). Die erstellten zwei grossen Luftkamine, je in der Nähe der Perronenden, von den Gleisanlagen bis etwa 12 m über die Erdoberfläche, leiten einen wesentlichen Teil der grossen Druckwellen ab und ermöglichen auch ein Nachströmen von Aussenluft bei Ausfahrt der Züge, wodurch der Unterdruck gegen aussen und damit Zugserscheinungen auf den Perrons klein gehalten werden.

Durch geeignete Schallschutzmassnahmen mit emaillierten Lochblechelementen mit eingelegten Akustikmattenstreifen, wird die Lärmentwicklung im Perrongeschoss optimal gedämmt (Bild 10).

*Hans Rudolf Stierli, Architekt,*
*Steiger Partner AG, Architekten und Planer, Zürich*

# Die künstlerische Gestaltung des Perrongeschosses

## Einleitung

Der Begriff «Künstlerische Gestaltung» für ein Bauwerk, weckt in mir immer wieder gewisse Zweifel, da doch auch Architektur (wenigstens dort wo sie ernsthaft betrieben wird) den bildenden Künsten zuzuordnen ist, und da auch bei den Leistungen des Ingenieurs von Ingenieurbaukunst gesprochen wird. Beinahe unwohl wird es mir aber bei den die Architektur noch mehr disqualifizierenden Begriffen wie «Künstlicher Schmuck» oder «Kunst am Bau». Hoffen wir, dass die herrschende Segregation zwischen Gebautem und Kunst wieder überwunden werden kann, d.h. dass die Künstler aller Sparten frühzeitig in den Entwurfsprozess integriert werden können.

Auch den Flughafenbahnhof kann man in die sehr lange Reihe von öffentlichen und privaten Bauten einordnen, bei denen die Aktivität des Künstlers (als Nichtarchitekt) auf eine bestimmte Zone beschränkt bleibt: lediglich die Perronhalle stand als Betätigungsfeld zur Verfügung – unsere *Ratlosigkeit vor der gähnenden Leere eines Tunnelbahnhofes* gab den Anstoss dazu.

Die Perronhalle in Kloten darf hingegen der wesentlich kürzeren Reihe von Objekten zugeordnet werden, wo der Künstler einigermassen rechtzeitig beigezogen wurde. So konnte der Dialog mit den Künstlern die visuelle Atmosphäre des ganzen Raumes beeinflussen.

Äusserst kurz ist dann aber die Reihe von Beispielen vergleichbarer Grösse: neben der Perronhalle des *Bahnhofs Bern* (Farbgestaltung: *Gertrud Guyer-Wyrsch)* sind Objekte ähnlicher Grössenordnung nur noch im Ausland zu finden. Die *monumentalen Abmessungen* rufen nach *serieller* und damit *industriealisierbarer Produktion* und nach *modifizierten Vorstellungen von Kunstwerk und Kunstschaffenden*. Hier könnte eine neue Chance für den Künstler liegen: Viele die Gesellschaft beschäftigende Probleme können nur mit Hilfe der Technik bewältigt werden; bei der *Humanisierung* dieser notwendigen Technik könnte der Künstler eine wesentliche Rolle spielen.

## Vorgehen

Der Bahnhof Zürich Flughafen ist *gewissermassen ein neuer SBB-Grenzbahnhof*. Der einreisende Flugpassagier wird von den Anlagen der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft empfangen, um dann, im Untergrund (Bild 1), den Anschluss an die Eisenbahn und damit



Bild 1. Blick auf Airport Plaza und in die Bahnhofhalle

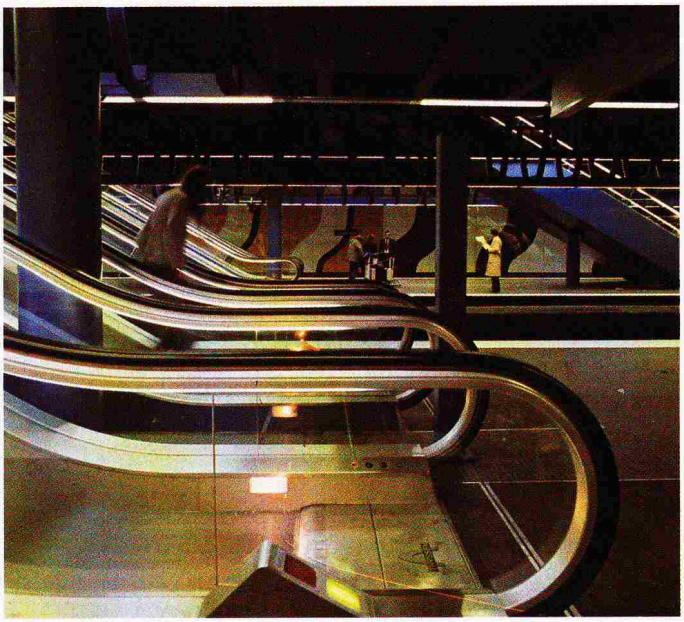


Bild 2. Räumliche Farbgestaltung des Perrongeschosses

ans Inland zu finden. Der Flughafenbahnhof verschafft ihm somit den ersten, ausserhalb der Flughafenwelt liegenden Kontakt mit der Schweiz. Hier, in dieser auch wieder von der Transporttechnik beherrschten Zone soll dem Gast ein positiver Eindruck vermittelt werden. Er soll auch erfahren, dass die Eisenbahn nicht nur ein leistungsfähiges, sondern auch ein angenehmes, ansprechendes und modernes Verkehrsmittel ist.

Um den Entscheid über die Art der Gestaltung der Perronzone auf eine breitere Basis stellen zu können, beschlossen die SBB, einen *Studienauftrag an mehrere Künstler* zu erteilen. Vierzehn Künstler verschiedener Richtungen (Maler, Graphiker, Designer, Bildhauer, Audio-Visionsfachleute und Architekten), die den SBB wie auch den beauftragten Architekten als für die besondere Aufgabe geeignet erschienen, wurden Ende 1976 zu einer Baustellenbesichtigung und zur Einsendung einer Dokumentation eingeladen. Aufgrund der eingesandten Unterlagen und Referenzen betrauten die SBB schliesslich sechs Bewerber bzw. -gruppen, von denen möglichst verschiedenartige Lösungsvorschläge erwartet werden konnten, mit einem fest honorierten Studienauftrag.

Grundlage für die Gestaltungsstudie bildete ein wie ein Wettbewerbsprogramm konzipiertes *Pflichtenheft*. Die bis Mitte 1977 in zahlreichen Varianten abgelieferten Vorschläge hatten eine Reihe einschneidender Randbedingungen zu berücksichtigen: Orientierungshilfe für die Reisendenströme, Fernsehüberwachung, Signalerkennung durch den Lokführer, Reinigung, Lichtraumprofil, Luftstösse (Druck und Sog), teilweise Demontierbarkeit, Akustik, Brandschutz, Temperaturdifferenzen, Feuchtigkeit, die unvermeidliche Plakatwerbung sowie ein gegebener Kostenrahmen.

Vor der im Einvernehmen mit den Teilnehmern zusammengesetzten Expertengruppe konnten die Künstler ihre Arbeiten persönlich präsentieren und auch diskutieren. Aufgrund der anschliessend von der Jury durchgeführten Beurteilung wurden zwei Vorschläge zur Weiterbearbeitung in je 60 m² grossen Musterflächen ausgewählt. Diese an Ort und Stelle montierten Wandverkleidungen dienten zugleich verschiedenen Versuchen und Messungen. Schliesslich wurde im Frühjahr 1978 der Vorschlag des Gestalterteams *Charlotte Schmid* (künstlerischer Entwurf für die Gestaltung der Perronwände), *Paul Leber* und *Willi Walter*, alle Zürich, zur Ausführung bestimmt. Die Ausführungsplanung dieses sowohl rationalen wie irrationalen Kriterien standhaltenden Entwurfes wurde noch einmal vom gleichen Expertengremium begleitet.

## Gewähltes Konzept

Im Sinne der von uns festgelegten Zielsetzung verhindert das gewählte Konzept ein Abfallen der Raumqualität vom «luftigen» Flughafen zum Tunnelbahnhof. Einem Bericht der Künstler entnehmen wir die folgenden Erläuterungen: «... Es galt das unterirdische, langgezogene und eher niedrige Perrongeschoss in Stimmung zu bringen, dem mit relativ wenig Licht künstlich beleuchteten Betonraum mit frischen Far-



Bild 3. Perrongeschoss

ben und beschwingten Formen eine reisefreundliche Atmosphäre zu geben. Vor allem durch die Gestaltung der beiden Perronwände und der dazwischen liegenden Mittelpfeiler, aber auch durch die Farbgebung der Decke, des Bodens und der Perronaufbauten. Es musste eine einheitliche räumliche Farbgestaltung des gesamten Perrongeschosses erzielt werden (Bild 2).

Die beiden Perronwände und die Mittelpfeiler aus Beton wurden auf die ganze Höhe von 4,50 m mit künstlerisch gestalteten *Emailplatten* verkleidet. Das Farbklima des Perrongeschosses bildet einen bewussten Kontrast zum warmen Farbklima der darüberliegenden Bahnhofhalle und des Einkaufszentrums (in Rottönen gehalten). Das unbeheizte Perrongeschoss mit dem Verkehrslärm der Züge will den typischen Bahnhofcharakter nicht verleugnen. Es ist ein Ort des bewegten Verkehrs (Bild 3).

Auf jeder der beiden Perronwände musste ein Wandbild von 390 m Länge, bei einer Höhe von 4,50 m entstehen. Diese extremen Längsformate verlangten nach einer dafür geeigneten Kompositionsform. Sie wurde gefunden in der Form eines *ornamental gestalteten Bandes*. Es handelt sich um eine künstlerische Neuschaffung, sowohl in der Einzelform des ornamentalen Motives als auch in der Gesamtkomposition. Durch die freie künstlerische Bearbeitung der Ornamentform entstand schliesslich statt eines schmückenden Ornamentes ein ornamentähnliches komponiertes Wandbild. Das Grundmotiv, bestehend aus einer in Fahrtrichtung des Zuges geneigten *Kurvenform*, wird in immer neuen Farbkombinationen frei variert.

Weitere *Gestaltungsmöglichkeiten* ergaben sich durch *Umkehrungen der Kurvenmotive von Positiv auf Negativ*, mit daraus erfolgenden *Gruppierungen und Rhytmisierungen* (Bild 4). Das Grundmotiv der Kurvenform wird hin und wieder durch grosse *vegetative Formen* aufgelockert. Wichtig vor allem war die grosszügige Gestaltung der Kurven-

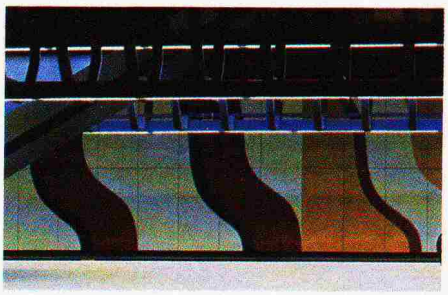


*Bild 4. Umkehrung der Kurvenmotive von positiv zu negativ*

form in der Steigerung zur weitmöglichsten Vereinfachung. Es wurde dadurch möglich, die relativ niedrigen Wände höher erscheinen zu lassen und dem extremen Längsformat der Wände einen Zusammenhalt zu geben.

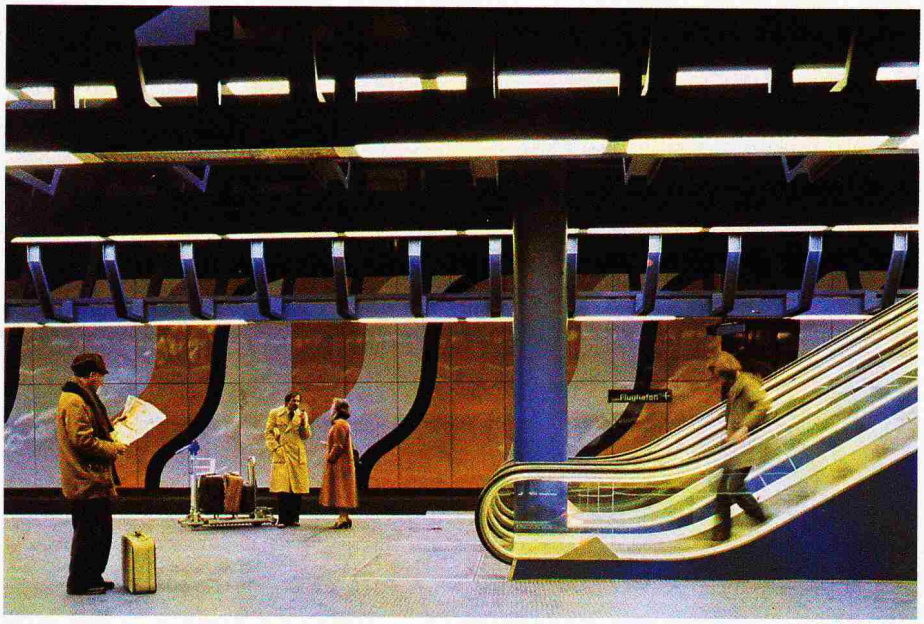


*Bild 5. Die aktiven Farben Rot und Gelb kennzeichnen die zentrale Mitte*

Für den im Zug sitzenden Reisenden, der das Bild im Ablauf erlebt, ergibt sich eine Steigerung von der Perroneinfahrt bis zur Perronmitte. Von dunkleren zu helleren Farbkombinationen, von kühleren Farben (Blau, Weiss und Schwarz) zu wärmeren Farben (Gelb und Rot) in der Bildmitte, um dann gegen Perronende und den beginnenden dunkeln Tunnel wieder kühler und dunkler zu werden. Die aktiveren Farben Rot und Gelb in der Bildmitte kennzeichnen gleichzeitig die zentrale Mitte des Perrongeschosses mit Aufgängen zur darüberliegenden Bahnhofhalle (Bild 5).

Für den Passagier auf dem Perron, der nur Teilausschnitte des Wandbildes sieht, ergeben die Teilausschnitte, immer fertige Bilder, seien die Ausschnitte nun lang oder kurz, oder – z.B. beim Blick auf die andere Perronseite – von der Perrondecke oben angeschnitten.

Die Bildabfolge auf der Perronwand wiederholt sich auf den mittleren Pfeilerflächen in Teilstücken, Teilstükke als Ausschnitte aus dem gegenüber gelegenen Wandbild. Der Einbezug dieser mittleren Pfeiler in die Wandgestaltung trägt viel zum räumlichen Zusammenhalt des Perrongeschosses bei.

«... Aus preislichen Gründen kam eine handgemalte Ausführung der rund 4600 m² gestalteter Wandfläche (die beiden Perronwände und die Mittelpfeiler) nicht in Frage. Für eine ökonomische Ausführung mussten technische Hilfsmittel angewandt werden. Es stand von Anfang an eine Preislimite je Quadratmeter gestaltete Wandfläche fest, und für die gewählte Ausführung mit emaillierten Blechtafeln (Spritztechnik mit Schablonen) kam nur ein einfaches, sich wiederholendes Gestaltungsmotiv in Frage, das mit möglichst wenigen und einfachen Schablonen gebildet werden konnte. ...»

Interessant ist die Analyse der durch den Beizug von Künstlern entstandenen Mehrkosten. Davon ausgehend, dass für die Wandverkleidungen ohnehin emaillierte Blechtafeln von 107 × 215 cm verwendet worden wären, belaufen sich die Zusatzkosten auf knapp 50 Franken je Quadratmeter behandelter Wandfläche oder 1.35 Franken je Kubikmeter Hallenvolumen. In diesen Kosten eingeschlossen sind: das wettbewerbsartige 3stufige Auswahlverfahren, einschliesslich der Musterwände, die Zusatzkosten für die mehrfarbige Emaillierung sowie der Aufwand des Gestalterteams für die gesamte farbliche Raumgestaltung.

## Schlussbetrachtung

Das Beispiel des Flughafenbahnhofs zeigt, dass auch ein Unternehmen das die Verpflichtung nicht kennt, ein Prozent der Bausumme für «künstlerischen Schmuck» auszugeben, seiner kulturellen Verantwortung nachkommen kann. Im Bewusstsein dieser Verantwortung für die visuelle Gestaltung der Umwelt, ist auch das mit dem Grafik-Design-Atelier *Müller Brockmann* & Co, Zürich, entwickelte *Wegleitungssystem* entstanden. Dereinst werden nach einheitlichen Prinzipien gestaltete *Bildzeichen* und *Anschriften*, wie sie heute in Kloten dem Reisenden dienen, in allen Bahnhöfen anzutreffen sein. Die Anstrengungen im Flughafenbahnhof bedeuten einen wichtigen Schritt zu einem einheitlichen Erscheinungsbild des öffentlichen Dienstleistungsunternehmens SBB.

*Uli Huber, Architekt BSA/SIA/SWB, Chefarchitekt, Generaldirektion SBB, Bern*