

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2012)

Heft: 6: Il passante ferroviario e la trasformazione della stazione di Zurigo

Artikel: La ferrovia non è più una barriera : intervista a Jean-Pierre Dürig responsabile del progetto architettonico

Autor: Solt, Judith / Dürig, Jean-Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323377>

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: 23.04.2026

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

UAS
 unternehmen für
 architektur und
 städtebau ag a cura di
 Dürig AG Judith Solt

La ferrovia non è più una barriera

Intervista a Jean-Pierre Dürig
 responsabile del progetto architettonico

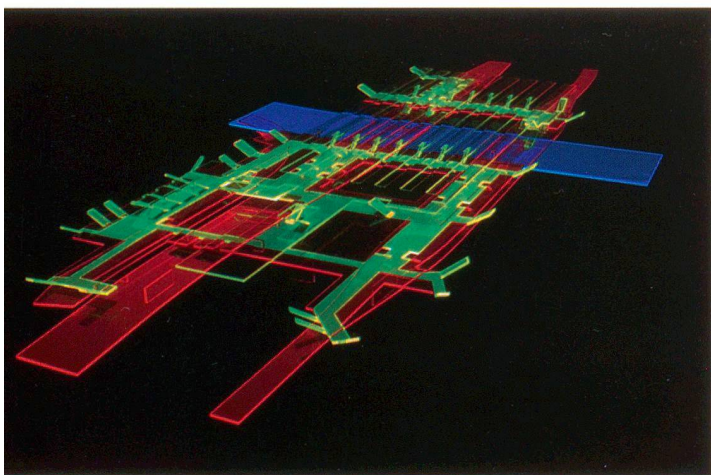
Judit Solt: nel corso degli ultimi anni sono state eliminate diverse infrastrutture delle FFS in molte città svizzere, consentendo di modificare la destinazione d'uso di terreni situati in posizione centrale. Edifici che fungevano da cuscinetto tra le linee ferroviarie ed i quartieri circostanti sono stati demoliti. Il tessuto urbano si avvicina sempre più ai binari e la presenza edilizia delle FFS nel contesto cittadino va scemando. Le stazioni sono ancora tra i luoghi che consentono alle FFS di esprimersi in termini costruttivi, la rappresentazione architettonica è stata determinante nella progettazione della stazione di Löwenstrasse?

Jean-Pierre Dürig: No. A cominciare dalla sua posizione: impensabile costruire una stazione che non fosse sotterranea. Attualmente i trasporti sono prevalentemente di trasbordo: per garantire tempi rapidi di cambio da un mezzo all'altro le banchine devono essere possibilmente vicine o sovrapposte, su piani diversi. Per ragioni di spazio le FFS hanno optato per una soluzione interrata, come per la prima stazione di transito, la stazione di Museumstrasse inaugurata nel 1990 per la S-Bahn, e per la stazione SZU per la ferrovia della valle della Sihl e dell'Uetliberg. Non avevamo alternative. Grazie alla DML, il passante ferroviario, possiamo però eliminare la stazione ferroviaria provvisoria Sihlpost, con i suoi quattro binari aggiuntivi, per edificare il nuovo quartiere Europaallee. Laddove il tessuto urbano è più fitto e le infrastrutture sono sfruttate al meglio non si può sprecare spazio con dei binari di servizio e la

crescente densità del tessuto stesso richiede sempre più infrastrutture. Con queste premesse, le FFS non possono proprio permettersi di pensare alla propria immagine. L'obiettivo principale è l'efficienza: come possiamo trasportare un numero elevato di persone negli orari di punta? Tra l'altro rimane ancora spazio per una terza stazione di transito sotterranea tra la stazione di Museumstrasse e il nuovo sottopassaggio di Gessnerallee...

La crescente importanza dell'efficienza per le masse di persone che oggi viaggiano è un dato di fatto. Le FFS hanno imposto dei requisiti architettonici per la stazione della Löwenstrasse?

I committenti volevano ovviamente una struttura bella, chiara e ben riconoscibile. Ma le priorità sono cambiate dagli esordi dei trasporti ferroviari. La grande sala centrale del 1871, costruita da Jakob Friedrich Wanner in uno sfarzoso stile neorinascimentale, con un arco di trionfo come ingresso sull'allora nuova Bahnhofstrasse è espressione di un'architettura di un'epoca in cui viaggiare era ancora qualcosa di esclusivo. Si entrava nella hall, si consegnava il proprio bagaglio e si partiva... Fino alla scorsa generazione, questa era l'idea dominante del viaggiare. Gli stessi Robert e Trix Haussmann hanno preso le mosse da questa idea per costruire le scale di accesso alla sala centrale: a lungo si è discusso sulla posizione delle scale mobili, se cioè dovessero essere disposte



Modello tridimensionale di concorso in negativo
 Thomas Grünert, Dürig AG
 Schema delle zone funzionali all'interno della stazione centrale
 Anna-Lena Walther, redazione TEC21

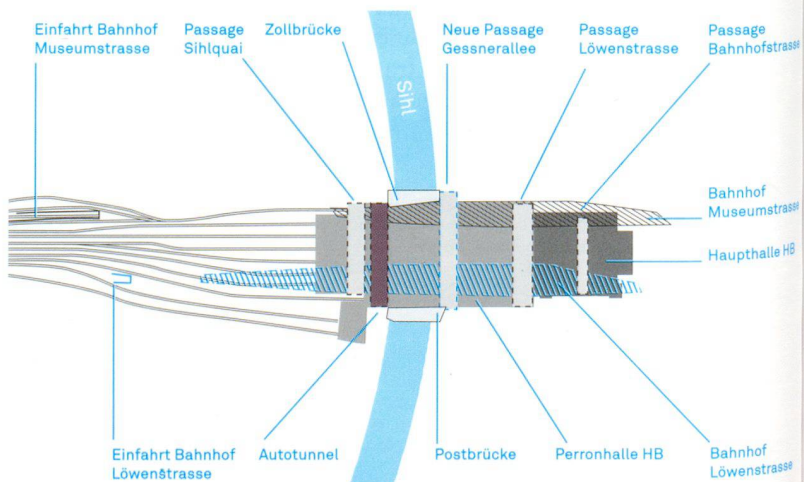


Foto Ruedi Walti



parallelamente alla hall o no. Anche le pareti rivestite in marmo a strisce bianche e nere e i soffitti a specchio sono una prova di quanto all'epoca fosse ancora importante la funzione rappresentativa.

Questa idea del viaggiare ormai è superata: oggi si parla di pendolarismo. La ferrovia urbana ha tanto successo da costringere le FFS a creare nuove capacità in tempi brevissimi. Ora è importante che i pendolari non perdano la propria coincidenza e che possano anche fare la spesa mentre si spostano da un luogo all'altro. Il nostro compito non consisteva pertanto nella progettazione di un edificio rappresentativo bensì nel consentire a molte persone di raggiungere la propria destinazione comodamente e celermente. Dobbiamo garantire flussi di persone, sicurezza e visibilità. E ovviamente ci vuole anche un centro commerciale, non solo per gli interessi commerciali, ma anche per la necessità di garantire ai pendolari la possibilità di acquistare generi di uso quotidiano.

Che ricadute urbanistiche ha il fatto che la stazione centrale di Zurigo, un tempo stazione di testa, sopra il livello del terreno, sta diventando sempre più una stazione di transito sotterranea?

Anche in termini urbanistici, le priorità sono cambiate completamente. Per Robert e Trix Haussmann la sala principale di Wanner era il centro e lo ShopVil-

le, l'attuale sottopassaggio della Löwenstrasse, solo un percorso che da essa prendeva origine. Il nostro progetto di concorso, invece, si basa sul concetto di rete. Il nostro obiettivo era di creare molti ingressi, per poter accedere senza un orientamento specifico alla stazione. Abbiamo anche cercato di evitare percorsi sotterranei privi di sbocchi, dotando ognuno di essi di un'interessante uscita verso la città. Così facendo abbiamo cambiato completamente la percezione della stazione, che quanto a funzione e carattere somiglia sempre più a una stazione della metropolitana. D'altronde la ferrovia urbana altro non è che una buona metropolitana e anche i trasporti interurbani con cadenza oraria o semioraria sono utilizzati soprattutto dai pendolari. Il nostro obiettivo urbanistico principale consisteva nel ricongiungere i due quartieri divisi dalla ferrovia. Volevamo porre fine all'idea che la ferrovia fosse una barriera, facendo sì che aree di pari valore e densità crescente confluissero l'una nell'altra. Con questa idea abbiamo vinto il concorso.

L'ubicazione della stazione era imposta dai vincoli operativi, la posizione dei binari dalle possibilità di scavare gallerie. In cosa è consistito il vostro intervento architettonico?

All'epoca del concorso, nel 2002, la geometria era già stata definita. Gli ingegneri avevano già stabilito quale dovesse essere l'ubicazione e il profilo della



L'imbocco della galleria del Weinberg, all'estremità est della stazione. Vista dall'interno della galleria verso ovest, in direzione della stazione Löwenstrasse. Le due gallerie al centro della fotografia fungono da sostegno per la realizzazione della calotta che regge il tratto sud della stazione esistente.

Foto Judit Solt

galleria. Per tracciarne il decorso avevano dovuto tenere conto di vincoli molto limitanti: il tunnel doveva essere scavato sotto i fiumi Sihl e Limmat, sotto una parte della hall e sotto sei binari, questo senza interromperne l'operatività. Ma doveva anche evitare di intersecarsi con la galleria dello Stadttunnel che era già stata costruita nel frattempo. Ne consegue che la geometria della stazione non ha molto a che vedere con il contesto costruito: la nostra priorità era di collegare vecchio e nuovo in termini spaziali.

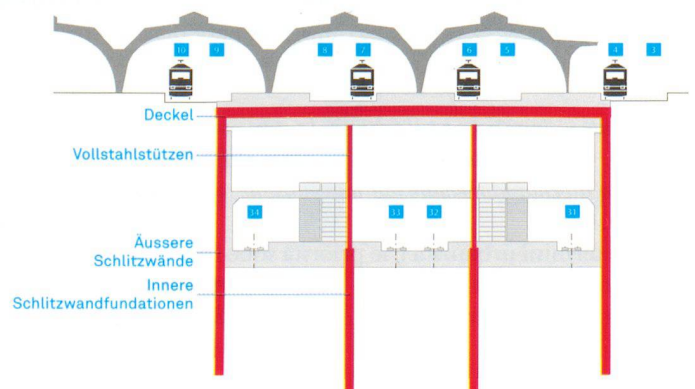
Si trattava pertanto in primo luogo di un intervento urbanistico volto a collegare l'opera ingegneristica con il contesto costruito?

Il bello di questi incarichi per le FFS è che sono interventi al confine tra l'urbanistico e l'architettonico. Oltre alla stazione ci sono stati affidati anche l'area sede dei binari e i ponti a Zurigo Oerlikon. Queste infrastrutture sono su larga scala e devono essere collegate al contesto urbano. Qui non si può intervenire liberamente come se ci trovassimo su una distesa erbosa, ma occorre muoversi all'interno di un contesto vincolante i cui elementi costruttivi vanno formati e organizzati in modo intelligente. Ciononostante si possono e devono affrontare quesiti architettonici e urbanistici fondamentali: come si entra in uno spazio, come se ne esce, quali funzioni assolve, come si inserisce nel contesto urbano? A mio parere questi sono elementi estrema-

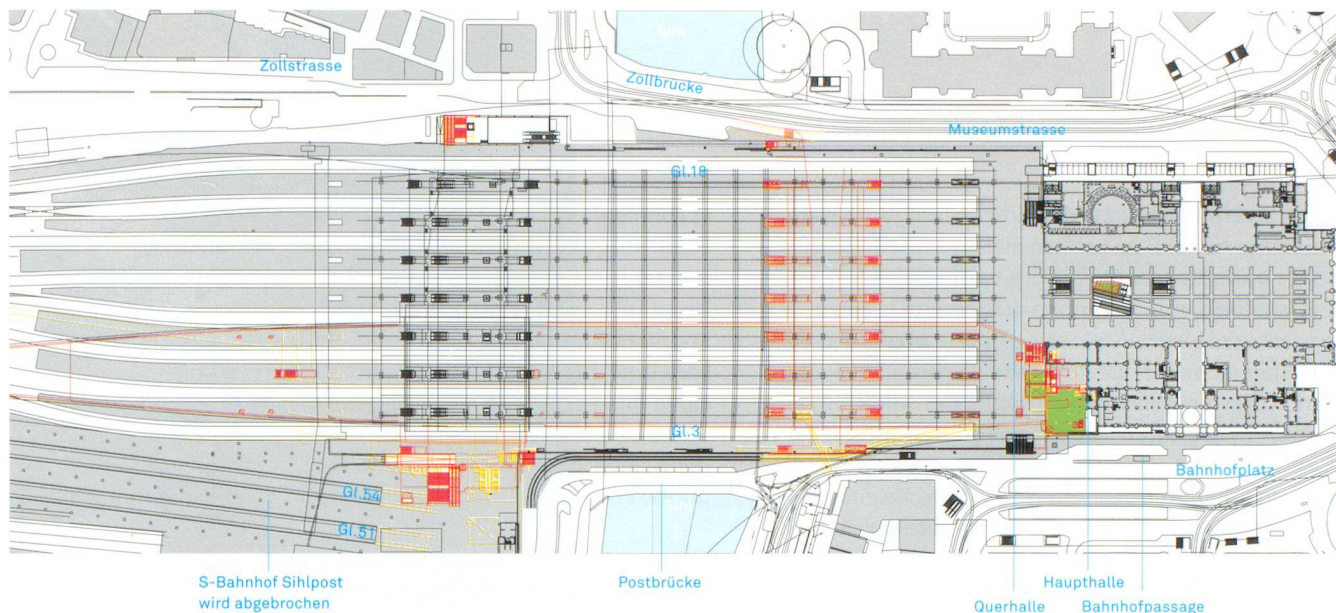
mente interessanti e moderni. Ovviamente intervengono anche in questo caso gli aspetti formali, ma il lavoro non prende le mosse da questi ultimi.

Come è stato affrontato questo punto nel caso della stazione di Löwenstrasse?

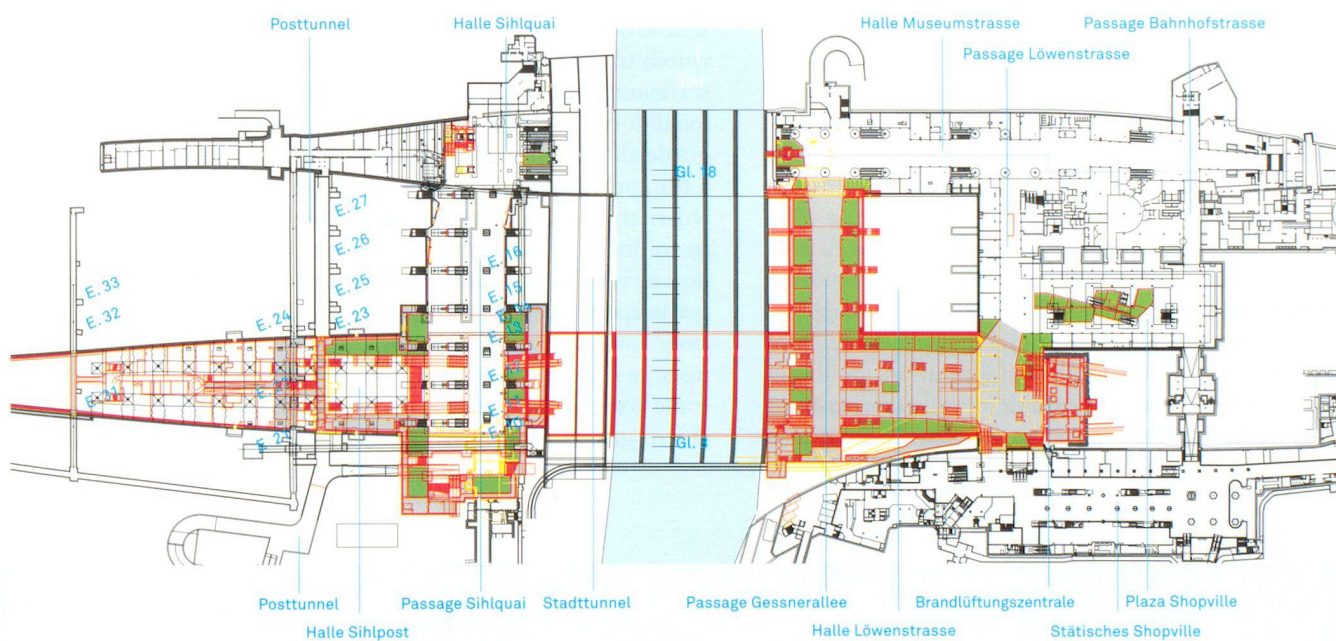
Quanto alle funzioni la domanda più importante era: come possiamo portare le persone dal basso verso l'alto? Come colleghiamo tra di loro i tre livelli della stazione sotterranea, il centro commerciale della Löwenstrasse, i sottopassaggi e l'area delle banchine? Non potevamo disporre le salite a nostro piacimento: il loro punto di partenza ci era imposto dall'ubicazione della stazione sotterranea e dal suo snodarsi attraverso la galleria stradale e il fiume Sihl, che occorreva scansare. Dato che i binari sotterranei non sono disposti esattamente sotto quelli esterni, abbiamo introdotto



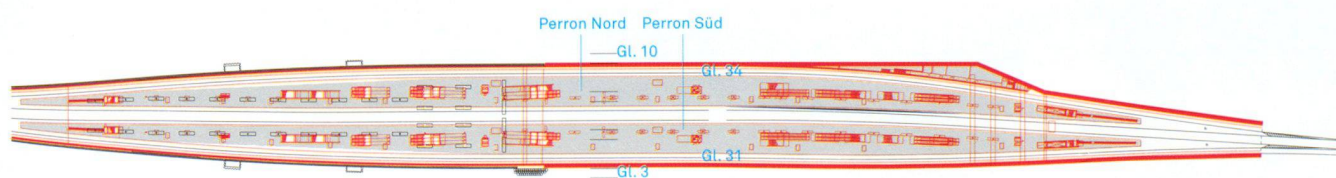
Sezione trasversale della Stazione di Löwenstrasse



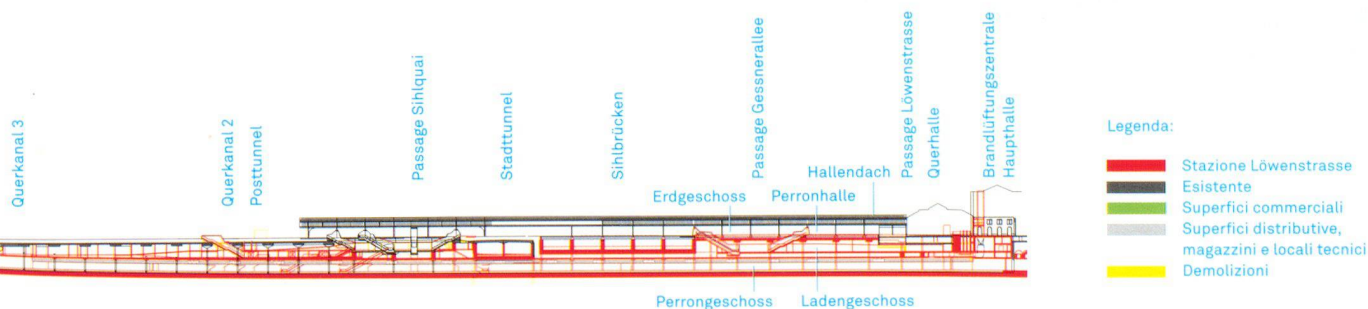
Pianta del piano terra con lo spazio delle banchine dei binari da 3 a 18, la Querhalle e la Haupthalle



Pianta del livello dei negozi. I 23 accessi dal livello superiore avvengono sono distribuiti da 4 passaggi trasversali. Da ovest, il settore Sihlpost, lo Stadttunnel, il canale per lo scorrimento della Sihl, ed il settore Hauptbahnhof



Pianta della Bahnhof Löwenstrasse con le banchine sud e nord che servono i binari da 31 a 34



Sezione longitudinale

degli ascensori obliqui, dotando quindi almeno due banchine su tre di un accesso diretto ai livelli inferiori, senza trasferimenti. Da un punto di vista statico, inoltre, le salite hanno il compito di sostenere la copertura esistente dei binari. A tale fine ci siamo avvalsi di inconfondibili elementi di calcestruzzo a vista, che si allungano come braccia dalla stazione sotterranea fino alla copertura dei binari, oltrepassando il sottopassaggio. Essi ospitano le scale e sostituiscono ciascuno un pilastro, una volta giunti in superficie. Dato che emergono in punti diversi – in parte sotto un pilastro, in parte no – le forme che li contraddistinguono differiscono tra di loro. Nonostante ciò l'espressione architettonica rimane la stessa, conferendo all'insieme un'identità comune. Nel modello in negativo il sottopassaggio forma, assieme alle sue braccia, una sorta di polipo, un spazio che si ramifica, che si percepisce ma non si vede.

Anche l'altezza della stazione sotterranea vi è stata imposta?
In realtà non si può parlare di altezza: le dimensioni sono quelle di una metropolitana. L'altezza della stazione di Löwenstrasse è inferiore a quella della stazione di Museumstrasse. E anche questa sezione di per sé molto stretta risulterà ancora più stretta una volta ultimata. Dal completamento della stazione di Museumstrasse le norme sulla sicurezza hanno subito un giro di vite, l'evacuazione dei fumi richiede maggiori interventi: affinché il fumo non raggiunga la stazione di Löwenstrasse, qualora si sviluppi un incendio nel tunnel, si costruisce un camino di evacuazione fumi e sopra le banchine della stazione di Löwenstrasse

vi sono gallerie passanti con impianti di aspirazione fumi. In questo modo il soffitto si abbassa ulteriormente. I treni non si arrestano in un'ampia galleria, bensì in un tunnel. Abbiamo cercato di intervenire architettonicamente, decidendo di trasformare le banchine in isole colorate, illuminate da una luce calda. Solo i pavimenti e soffitti delle banchine sono illuminati: le pareti del tunnel e i rivestimenti laterali delle gallerie sono neri, in questo modo non si distinguono i contorni dello spazio, che appare più ampio.

Questo «abbellimento» è un compito che non tutti gli architetti apprezzerebbero. Ma per le persone che percorrono e sostano in queste aree, quanto più stretto è lo spazio e quanto più prevalgono i vincoli funzionali, tanto maggiore è l'importanza di una loro buona configurazione.

Il nostro obiettivo era creare dei percorsi chiari e ben visibili tra i diversi livelli. L'area delle banchine, dove si rimane forse qualche minuto, è contraddistinta da tonalità calde, con un soffitto in metallo dorato che grazie all'illuminazione crea un'atmosfera accogliente e tranquilla. I colori del sottopassaggio sono neutri e chiari: pavimento in granito grigio chiaro, pareti chiare, soffitto chiaro. Gli esercizi commerciali costituiscono una vera e propria facciata, con moduli prestabiliti per le aperture e le insegne. I negozi scelgono la soluzione più adeguata da una rosa di possibilità: le loro insegne e vetrine colorano il sottopassaggio, proprio come la segnaletica tipica delle FFS. Anche le scale sono chiare, grazie al calcestruzzo a vista e ai gradini in gra-

La nuova stazione sotterranea di Löwenstrasse,
posta sotto l'edificio storico della Stazione Centrale
Foto Judit Solt





Fase di getto della calotta sotto le volte dei binari
Foto Judit Solt

nito. Dovevamo scegliere materiali funzionali, durevoli e di limitata manutenzione: il calcestruzzo e i pilastri in acciaio pieno della stazione interrata parlano da sé, il soffitto dorato dell'area delle banchine è in metallo e può essere aperto ovunque, per interventi successivi alla sua posa, e il granito essendo estremamente durevole, è il materiale più funzionale a lungo termine.

Quanto ai colori, ci siamo basati sul contesto costruttivo: lo ShopVille è nero, il comune ci ha incaricati di prolungarlo fino al sottopassaggio della Gessnerallee al fine di dotarlo di uno sbocco e il suo prolungamento rimarrà nero. La porzione intermedia di Haussmann è bianca e nera. Non ci rimaneva che il bianco, quindi. Il nostro scopo è di dare al complesso un'immagine unitaria, con lievi differenze.

Com'è organizzata la collaborazione con gli ingegneri?

Il progetto di concorso si basa sulle direttive comunicateci dagli ingegneri. Nel 2002-2006 abbiamo elaborato il progetto in stretta collaborazione con gli ingegneri civili, predisponendo su tale base il progetto strutturale. Tra l'altro noi siamo anche responsabili della progettazione generale e il nostro team conta anche un ingegnere. In questo senso la collaborazione è piuttosto tradizionale, a prescindere dalle dimensioni, dalla complessità e dal numero elevato dei componenti del team. I lavori di costruzione sono iniziati nel 2006, la struttura verrà ultimata in gran parte quest'anno. I lavori hanno richiesto molto tempo per non interrompere l'operatività del servizio ferroviario: abbiamo dovuto accorciare dei binari e creare decine di strutture provvisorie per non avere ricadute sul funzionamento.

Ora siamo passati ai lavori di ampliamento: prima gli impianti, poi le superfici e le facciate destinate agli esercizi commerciali. La stazione sotterranea di Löwenstrasse e il sottopassaggio saranno ultimati alla fine del 2013, poi seguirà la preparazione dei negozi. L'inaugurazione è prevista per la metà del 2014.

Committente	Ferrovie federali svizzere FFS, Zurigo
Coordinamento ingegnere civile	ig zalo; Basler Hoffmann AG, Esslingen Pöyry Infra AG, Zurigo
Progetto generale	
Costruzione grezza	UAS unternehmen für architektur und städtebau ag, Zurigo
Architetto	UAS ag; Dürig AG, Zurigo
Tecnica della costruzione	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Fisica della costr.	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Illuminotecnica	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Protezione antincendio	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Acustica	UAS ag; BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zurigo
Baumanagement	UAS ag; Caretta + Weidmann Baumanagement AG, Zurigo
Impianti di sollevamento	hr. wehrle, Schachen bei Herisau
Approvvigionamento idrico	IWAG Ingenieure AG, Zurigo
Impianti sprinkler	IWAG Ingenieure AG, Zurigo
Tecnica ferroviaria	ig züriBT, Zurigo
Intrastruttura ferroviaria	Servizi FFS

Stazione passante Löwenstrasse, Passaggio Gessnerallee

Date	concorso 2002 pianificazione 2006-2013 realizzazione 2007-2013 apertura: estate 2014
Costi	CHF 660 Mio.

Ampliamento Shopville

Committente	Città di Zurigo Tiefbauamt - Liegenschaftenverwaltung
Coordinamento Ingegneri civili	ig zalo; Basler Hoffmann AG, Esslingen Pöyry Infra AG, Zurigo
Progetto generale	
Costruzione grezza	UAS unternehmen für architektur und städtebau ag, Zurigo
Architetto	UAS ag; Dürig AG, Zurigo
Progettisti RVST	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Acustica	UAS ag; BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zurigo
Direzione lavori	UAS ag; Caretta + Weidmann Baumanagement AG, Zurigo
Fisico della costruzione	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Logistica di cantiere	UAS ag; Caretta + Weidmann Baumanagement AG, Zurigo
Ingegnere elettrotecnico	UAS ag; Amstein + Walthert AG, Zurigo
Geologia e geotecnica	ig zalo; Basler & Hofmann AG Esslingen e Pöyry Infra AG, Zurigo
Pianificazione termini	UAS ag; Caretta + Weidmann Baumanagement AG, Zurigo
Segnaletica	UAS ag; Dürig AG, Zurigo
Misurazioni	ig zalo; Basler & Hofmann AG Esslingen e Pöyry Infra AG, Zurigo
Date	concorso 2002 pianificazione 2011-2012 realizzazione: 2012-2013 apertura: giugno 2014
Costi	CHF 18.9 Mio.

* architetto, caporedattore di TEC 21