

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 89 (2002)
Heft: 04: Forschung im Büro = Recherche à l'agence = Research in the office

Artikel: Stadträumliches Konzept der Belle Epoque : Erneuerung der Bahnhofstrasse mit Busbahnhof in Yverdon von Max Bosshard und Christoph Luchsinger
Autor: Nosedà, Irma
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66414>

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](#)

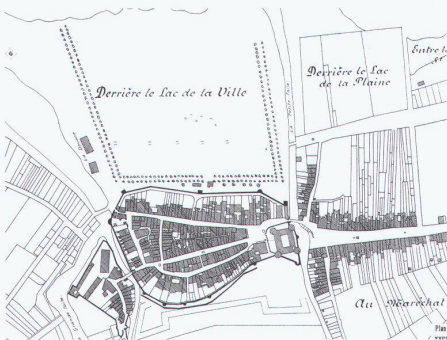
Download PDF: 29.04.2026

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

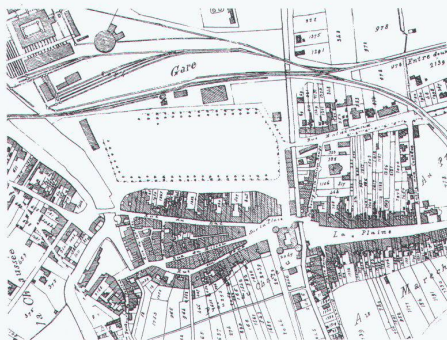
Stadträumliches Konzept der Belle Epoque

Erneuerung der Bahnhofstrasse mit Busbahnhof in Yverdon von Max Bosshard und Christoph Luchsinger

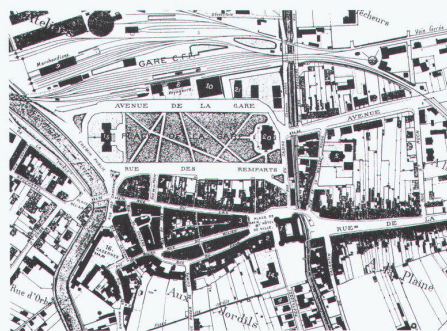
Bei der Neugestaltung des Bahnhofsvorgeländes in Yverdon-Les-Bains handelt es sich um eine Aktualisierung der klassischen städtebaulichen Aufgabe, die seit dem Bau der Eisenbahn alle unsere Städte herausgefordert hat. Es ging um die Anbindung der Bahn an die bestehende Stadt und geht seither um die Anpassung an die sich ändernden Anforderungen.



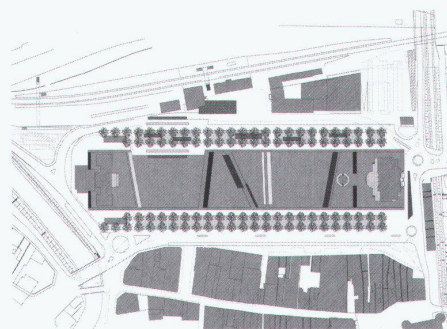
Yverdon 1737



Yverdon 1879



Yverdon 1917



Wettbewerbsprojekt Bosshard & Luchsinger 1998

Wenn die Expo.02 demnächst ihre Tore öffnet, empfängt Yverdon die Besucher mit einem grosszügigen, fussgängerfreundlichen Bahnhofplatz. Mehr noch: Mit der Infrastruktur für die Landesausstellung schenkt die Stadt sich selbst eine Aufwertung des ausgedehnten Stadtraums zwischen Altstadt und Bahn. Dieses auf die aussergewöhnlichen und kurzfristigen Anforderungen einer Landesausstellung und zugleich auf das langfristige alltägliche Stadtleben ausgerichtete Vorhaben stellt im Rahmen der Expo.02 eine Ausnahme dar. War man bei früheren Landesausstellungen immer bestrebt, gewisse Infrastrukturen und Bauten anzulegen, die nach Ende der Ausstellung einen bleibenden Wert hinterlassen – im Sinne von Nachhaltigkeit, bevor dieses Schlagwort dafür gesetzt war –, so folgt die, im Zeitalter der «Nachhaltigkeit» konzipierte Expo.02 mit «Architektur auf Zeit» und Rückbau dem Grundsatz, möglichst keine Spuren zu hinterlassen.

Städtebauliche Setzung

Das Wettbewerbsprojekt von Bosshard & Luchsinger umfasst das ganze Areal zwischen Altstadt und Bahnhof und interpretiert es als städtebauliche Einheit. Auf dem Stadtplan von 1737 ist dieses Gelände zwischen der ummauerten Altstadt und dem damals noch nahen Seeufer bereits auf drei Seiten von Alleen gefasst. Mit dem Bahnbau in den 1850er-Jahren erhielt dieser Stadtraum seine heutige nördliche Grenze; durch die beiden Repräsentationsbauten Sekundarschule im Westen und Casino im Osten wurde er kurz vor 1900 auch an den Schmalseiten baulich gefasst.

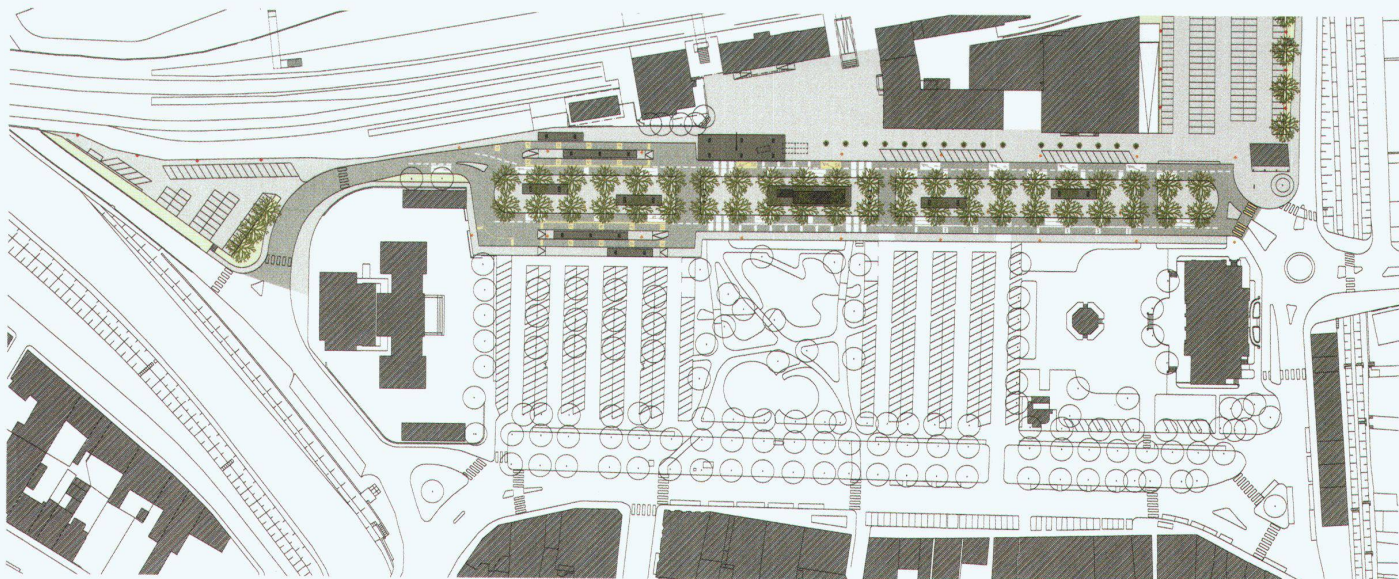
Der Stadtplan von 1917 zeigt einen präzise gefassten, in drei Zonen gegliederten Stadtraum – so gross wie die Altstadt. Auch wenn die Bäume auf dem Mittelstreifen der beiden längsseitigen Boulevards (Rue des Remparts und Avenue de la Gare) auf dem Plan nicht eingezeichnet

net sind, ist gut vorstellbar, wie diese (verbürgten) Alleen als Baumkörper eine Binnenstruktur des Gesamttraumes darstellten. Sie begrenzen die mittige Place d'Armes räumlich und fassen die Altstadtfront sowie das heterogen und lose bebaute Bahnareal vereinheitlichend zusammen. Wie Trampelpfade queren Fussgängerwege die Parkzone und verbinden die Ausgänge der Altstadt mit dem Bahnhof und den Wegachsen der Vorstadt. Die Situation hatte etwas grosszügig Weltläufiges und birgt bis heute die Erinnerung an den Fremdenverkehr der Belle Epoque von Yverdon-Les-Bains.

Das Wettbewerbsprojekt von Bosshard & Luchsinger knüpft an diese exzeptionelle städtebauliche Lösung an, verwirft aber die heutige triste Verwertung der Place d'Armes als Parkfeld mit einem kleinen «japanischen Garten» in der Mitte. Die Qualität des Projekts besteht gerade darin, dass es die vorgefundene dreiteilige Parallel-Strukturierung des Raums in Allee-/strasse/offener Platz/Allee-/strasse wieder konsequent durchbildet. Die Place d'Armes soll zu einem unverbauten Kiesplatz vereinheitlicht werden, der künftig neben dem Parking auch für Aktivitäten aller Art Raum bietet. Diagonal verlaufende, von Pflanzungen begleitete Wege knüpfen an die Erschliessungslogik der Jahrhundertwende an. Die vorgeschlagene Lösung zur Aufwertung des gesamten Gebietes zwischen Altstadt und Bahnhof muss also nur aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt werden. Was Yverdon in einer zweiten Etappe zu tun beabsichtigt.

1. Etappe Bahnhofsvorgelände

Vordringliche Aufgabe der ersten Bauetappe war die Neugestaltung der Bahnhofstrasse mit zeitgemässen Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr an der Nahtstelle zwischen Bahn und Strassennetz: Busbahnhof, Taxivorfahrt, Kiosk, Veloständer sowie eine Möblier-



Projekt 1. Etappe 1999



| 1



| 2

zung der Bahnhofsvorzone mit Sitzbänken und Pflanztöpfen.

Obwohl das Vorgelände wegen seiner grossen Ausdehnung und wegen der offenen Bebauung auf der Bahnhofseite Gefahr läuft, räumlich auseinanderzufallen und die, auf dem Plan von 1917 faszinierende Geschlossenheit räumlich schwer einzulösen vermag, legen die Projektverfasser keine lang gestreckte Baustruktur aus. Ihre Strategie vertraut auf die erst langfristig zum Tragen kommende, räumlich zusammenfassende Struktur des Alleekörpers, in den hinein resp. an den heran sie die einzelnen Baukörper in freier Anordnung stellen. Auf dem Mittelstreifen der Bahnhofstrasse stehen der Kiosk und vier niedrige Fahrraddächer zwischen den noch jungen Platanenstämmchen; im nordwestlich gelegenen Busbahnhof sind die Bushaltestellen situiert. Frei steht ein «Torbau».

Es gibt also zwei Strukturen: Die erste ist der Gesamttraum der Avenue de la Gare, der seinerseits in zwei Fahrbahnen und einen Mittelstreifen gegliedert ist. Der Mittelstreifen ist mit der Allee und einem 12 m breiten, mit Granitplatten belegten «Teppich» als Flanierzone ausgebildet. Der Strassenraum ist von hohen Kandelabern gesäumt und wird vorerst speziell bei Dunkelheit dank gelber Grundbeleuchtung als räumliche Einheit erlebbar. Die zweite Struktur umfasst die genannte Gruppe von Infrastrukturbauten. Besonders nachts überschneiden und unterscheiden sich die Strukturen des übergeordneten Strassenraums und der bahnbezogenen Kleinbauten.

Einzelbauten und Konfiguration

Die insgesamt zehn «Kleinarchitekturen» sind nach demselben architektonisch-konstruktiven Prinzip als einheitlich detaillierte Dächer von unterschiedlicher Grösse ausgebildet. Sie sind grundsätzlich funktionsneutral und aufs Elemen-



3



4

tarste reduziert. Grösse und Ausbau hängen von den verschiedenen Funktionen ab. Ihre formale Zusammengehörigkeit macht sie als Einheit lesbar. Je nach Standort und Blickrichtung der Betrachter entstehen zwischen diesen Bauten immer neue Konstellationen, und es ergeben sich wechselnde, auch räumlich interessante Gesamtfiguren.

Die Kleinarchitekturen erinnern an eine urtümliche Art von Tischen verschiedener Höhe, Breite und Länge. Auf zwei massiv wirkenden, mit Naturstein verkleideten, prismatischen Pfeilern liegt über eine grosse Spannweite eine auskragende Dachplatte. Sie wird nach innen entwässert, sodass bloss die umlaufenden Stahlrahmen sichtbar sind, was sie als abstrakte, leicht aufgelegte Platte erscheinen lässt. Diese Wirkung wird gesteigert, indem die Untersicht dieser «Tischplatten» als vollflächige Leuchtdecken ausgebildet sind. Aus opaken Acrylplatten gefertigt, treten sie – dank der Aufbordung der weissen Glasfläche – als flache Leuchtkörper in Erscheinung: das Dach scheint sowohl am Tag wie auch bei Nacht zu schweben. Im gelb ausgeleuchteten Strassenraum leuchten die Lichtdecken die Fussgängerebene nachts mit weissem Fluoreszenzlicht als eigenständigen Raum aus.

Die archaischen Elemente und Formen erlauben es, die Bauten verschiedenen Nutzungen zuzuordnen: die niedrigsten dienen als Velo-unterstände, etwas höhere als Buswartepplätze; unter einem grösseren Dach ist der Kiosk eingebaut. Ausserordentliche Grösse hat der «Tisch» zwischen Bahnhofstrasse und Aufnahmegebäude: Er steht in der kürzesten Verbindungsachse zwischen Altstadt und Zugang zu den Gleisen und trägt damit der Tatsache Rechnung, dass heute die meisten Bahnbenutzer mit dem Abonnement in der Tasche direkt zum Bahnsteig eilen. Hier wird das Tisch-Element zum Tor und übernimmt die traditionsreiche Rhetorik des Bahnhofsbaus als «Tor zur Stadt». Die Länge

dieser Überdachung, unter der sich auch die Taxivorfahrt befindet, ist allerdings wenig bestimmt. Auch wird durch die Akzentuierung dieses westlichen Zugangs der symmetrisch dazu ausgebildete östliche Gleiszugang degradiert (was offenbar nicht die Architekten verschuldet haben, da die östliche Unterführung ohne deren Wissen erst kürzlich erstellt wurde). Auch die unterschiedliche Höhe von Veloständern und Buswartepätzen wirft Fragen auf: Könnte es nicht eines baldigen Tages wünschbar sein, dass diese beiden Funktionen austauschbar sind? ...Insbesondere, da es sich bereits heute zeigt, dass ein Mehrfaches an Veloständern nötig wäre.

Einer Synthese entgegen

Wenn die Besucherströme der Expo.02 versiegt sind, wird im Vorgelände des Bahnhofes von Yverdon-Les-Bains die Neugestaltung eines zeitgemässen Bahnhofes Jahr für Jahr, im Tempo des Baumwuchses der Allee, ihrer stadträumlichen Vollendung entgegenwachsen. In zehn Jahren wird sich nur noch das Torgebäude als ebenbürtiges Element zwischen Allee und historischem Bahnhofgebäude behaupten. Die übrigen Pavillons werden sich der, sich zum geschlossenen Baumkörper entwickelnden Allee zunehmend untergeordnet haben. Dank ihrer formal bedingten Präsenz werden sie jedoch dieses stadträumliche Element dennoch mitgestalten: bei Tag zurückhaltender, bei Nacht mit dem unverwechselbaren Zauber der leuchtenden Deckenflächen. Wer in Yverdon ankommt, wird von kleinstädtischer Grandezza empfangen.

Irma Noseda

Neugestaltung Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz Yverdon-les-Bains VD

Architekten: Max Bosshard & Christoph Luchsinger, Luzern
Mitarbeit: Sibylle Burch
Landschaftsarchitekt: Stefan Koepfli, Luzern
Ingenieure: Perret-Gentil + Rey & Associés S.A., Yverdon-les-Bains
Wettbewerb in 2 Stufen: 1998
Bauzeit 1. Etappe: 1999-2001

- 1 | Blick vom Bahnhof durch das «Stadtter» gegen die Altstadt
- 2 | Unter dem «Stadtter», Blick gegen Kiosk und ehem. Casino
- 3 | Blick vom Bahnhof durch das «Stadtter» gegen die Altstadt
- 4 | Kiosk (links) und «Stadtter» (rechts) mit Blick gegen Busbahnhof

Fotos: Heinrich Helfenstein, Zürich