

# No Man's Land

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (2016)**

Heft [11]: **Das Dorf, das Grün, die Planung**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-632992>

## **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.



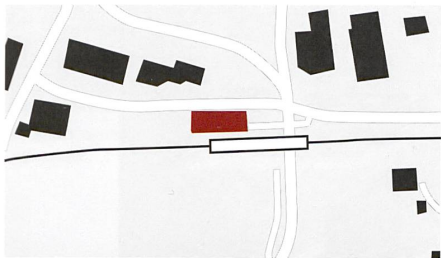
Ist alle Fantasie verloren, geht der Tiefbauer mit Beton in die Landschaft und schafft ein No Man's Land der freien Fahrt für freie Bürger.



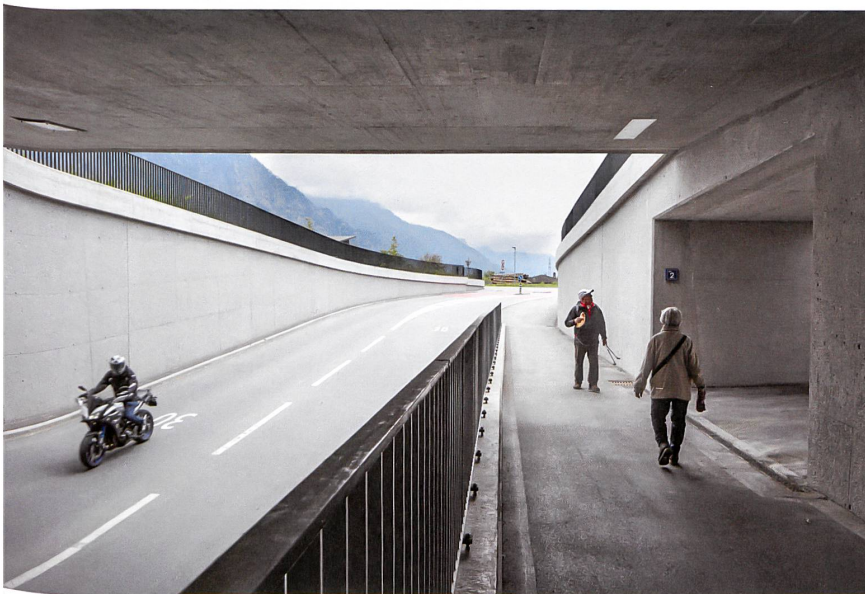
Trostlos und traurig:  
der Bahnhof als  
No Man's Architecture.



Rote Farbe vor dem Loch soll den Schwung der Autos bremsen,  
die Fussgänger gehen auf eigenem Weg ins dunkle Loch.



No Man's Land  
beim Bahnhof Malans.



Unten durch, dann die Treppe hoch und dreimal um die Kurve – so finden Fussgängerinnen ihren Weg.

## No Man's Land

Am 1. Juli 1858 fuhr die erste Eisenbahn von Rheineck nach Chur. War Malans bisher Station an einer wichtigen Strasse über die Alpen und ins Prättigau, so umfuhr nun die Eisenbahn den Ort. Man wollte noch erreichen, dass Malans seinen Bahnhof bekomme. Vergeblich – er entstand drei Kilometer weiter weg auf der grünen Wiese im Gründerdorf Landquart. Dreissig Jahre später dann ein Trost. 1888 beschloss die Aktiengesellschaft des holländischen Seemanns Willem Jan Holsboer, eine Eisenbahn von Landquart nach Davos zu bauen und diese nicht direkt, sondern über Malans ins Prättigau zu führen. Am Fuss des Dorfs, zehn Minuten Fussweg vom Kern, entstand die Station mit Wohnung für den Vorstand im ersten Stock, Büro, Signal- und Weichenhäuschen ebenerdig und daneben ein Schuppen mit Rampe. Ein Ensemble aus Holz, das mit der Zeit schwarz gebrannt zu einer Visitenkarte am Dorfeingang wurde. Es war ein Beispiel dafür, wie gesellschaftliches Verlangen, technischer Fortschritt, Ingenieurskönnen und gestalterische Sorgfalt zueinanderfinden können. Der Schuppen wurde später eine ortsbaulich bedeutende Baute im Gestaltungsplan.

Am 27. Oktober 2012 schüttet es wie aus Kübeln. Am neuen Bahnhof Malans versammeln sich Präsidentinnen und Präsidenten der Gemeinde, der Rhätischen Bahn, des Kantons und der Baugesellschaft. Malanserinnen stehen im Regen, und die Musikgesellschaft spielt einen Marsch, eigens für den Bahnhof komponiert. Der hölzerne Schuppen steht als Anstandsrest da, amputiert und an den Rand gedrückt. Die Billette spuckt ein Apparat aus, der Bahnhofsvorstand ist ein Automat, das Signal wird schon lange von Geisterhand geschaltet. Über eine eindrückliche Tiefbauinstallation fahren Automobile durch eine Unterführung – sie müssen nun nicht mehr, wie Generationen vor ihnen, an der Barriere warten. Durch die Unterführung findet über Treppen sogar die mutige Fussgängerin ihren dunklen Weg. Perronanlagen, grosszügig wie an einem Hauptbahnhof, empfangen die wenigen Passagiere. Vollenendet ist die Installation mit einem weiten Vorplatz als Parkplatz und einem neuen Strassenast in ein Wohnquartier.

Die Eisenbahnpioniere und ihre Ingenieure waren einst imstande, gesellschaftliches Verlangen und technisches Können zu einem vorzüglichen Bau zu formen, der eine neue, grosse Anlage in die Landschaft fügte. Ihre Urenkel beherrschen den Computer, den Normenkatalog und die Problemlösung mit Beton. Ihr Bahnhof ist ein überwältigendes technoides Ensemble aus Strassen, Rädern, Rampen, Treppen, Wartehäuschen, Verbotstafeln, Geländern, Perrons, Trassen und einem trostlosen Haus anstelle des Stationsgebäudes. Er ist auch Sinnbild für die Malanser Lebensader – für die Mobilität, dank der die Pendler am Morgen weg- und am Abend heimfahren. Immerdar und jederzeit schrankenfrei. Melancholisch wartet am Geleise eine Gruppe expressiv aus Holz gesägter Passagiere – Kunst von Peter Leisinger im Malanser No Man's Land. ●