

Entdecken der alten Werte

Autor(en): **Ragetti, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [3]: **Was wird aus den Regionalbahnhöfen?**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122886>

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.

Entdecken der alten Werte

Text: Jürg Ragettli

Die Einstellung der Bahngesellschaften zu ihren Gebäuden hat sich in den letzten hundert Jahren stark gewandelt. Heute sind alte Werte wieder hoch im Kurs. Exemplarisch dafür steht der umgebaute und erweiterte Bahnhof Chur, eine zwanzigjährige Planungsgeschichte.



Die Architektur der Bauten der Rhätischen Bahn in Graubünden zu Beginn des letzten Jahrhunderts ist Ausdruck einer enormen baukulturellen Ambition der Erbauer. Folge dieses Selbstbewusstseins der Bahngesellschaft war, dass sie die renommiertesten Bündner Architekten beauftragte, wie zum Beispiel Nicolaus Hartmann für die Stationsgebäude der Berninabahn, dass sie für die Stationsgebäude der Chur-Arosa-Bahn einen Architekturwettbewerb veranstaltete oder dass mit Meinrad Lorenz ein herausragender Hochbaumeister im Dienste der Bahngesellschaft stand.

Dieser Anspruch auf architektonische Qualität als Ausdruck der Unternehmenskultur war in den Achtzigerjahren des 20. Jahrhunderts, als es darum ging, die Bahnhöfe grösserer Ortschaften wie Samedan und Domat/Ems zu erneuern, nicht mehr vorhanden. Vielmehr trat offene Ignoranz architektonischen Fachwissens zutage. Erst in jüngster Zeit ist eine Wiederbesinnung auf frühere Werte erkennbar, zum Beispiel beim Umbau der Bahnhofanlage von Filisur, wo die Gestaltung der Dächer der neuen Perronanlage im feinen Dialog mit der bestehenden Anlage steht und trotz einschneidender baulicher Veränderungen ein respektvoller Umgang mit dem historischen Stationsgebäude und die Erhaltung der technikgeschichtlich wertvollen Anlagenteile möglich war.

Grosse Träume in Chur

Der ambitionöse Gestaltungsplan für das Bahnhofgebiet der Stadt Chur war das Ergebnis eines Architekturwettbewerbs im Jahre 1985. Zentrales Element war ein gewölbtes Glasdach von 300 Metern Länge. Die erste realisierte Etappe der Postautostation zeigte das Potenzial dieses Planes auf. Die Glashalle wird aber wohl Torso bleiben und so an grosse städtebauliche Träume erinnern.

Denn neue wirtschaftliche und finanzpolitische Rahmenbedingungen hatten einschneidende Veränderungen und eine planerische Odyssee zur Folge. Die Gefahr, dass dieser zentrale öffentliche Raum und der historische Bahnhof einer kurzsichtigen Planung zum Opfer fallen würde, konnte gebannt werden. Mit vereinten Kräften der engagierten Bevölkerung, couragierter Architekten, des Bündner Heimatschutzes, der denkmalpflegerischen Institutionen und schliesslich dank dem Einlenken und Mitarbeiten der Projektverantwortlichen.

Aus einem Architekturwettbewerb resultierte eine überzeugende neue städtebauliche und räumliche Lösung für den Bahnhofplatz, nicht mit einem städtebaulichen Kahl Schlag, sondern mit dem identitätsstiftenden Einbinden der neuen Bebauung in die gewachsene Struktur. Trotzdem ist mancherorts Stückwerk entstanden. Dass es zum Beispiel nicht gelang, die Unterführung, die gleichzeitig als Perronerschliessung dient und als Fussgängerverbindung eine zentrale städtebauliche Achse bildet, gesamtheitlich zu gestalten, ist alleine fehlendem Willen zuzuschreiben; ebenso, dass das neue Stellwerk nicht ein qualitätsvolles und charakteristisches Zeichen an der Einfahrt in den Bahnhof und in die Stadt geworden ist, sondern eine ziemlich banale Architektur. Beispiele wie das Basler Stellwerk von Herzog & de Meuron zeigen auf, dass es auch anders gehen kann. •

Jürg Ragettli ist Präsident des Bündner Heimatschutzes in Chur.

Chur: Der Altbau wurde erhalten und mit Neubauten zu einem zeitgenössischen Bahnhof erweitert.