

Der Schlussstein

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **31 (2018)**

Heft [7]: **Eisenbahn renovieren**

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-816360>

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.

Der Schlussstein

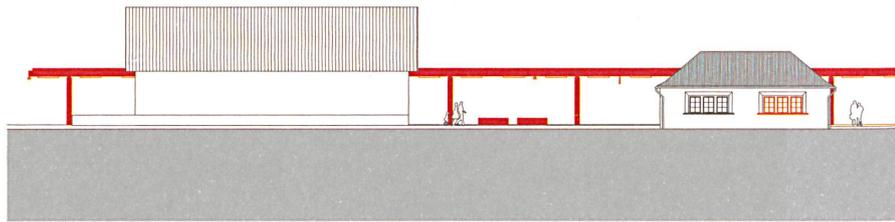
Der Umbau des Bahnhofs Scuol hat drei Kapitel. Das erste heisst Bahntechnik. Das alte Gelände ist für die neue Gleisanlage um einen Meter abgesenkt worden, zwei Kilometer Gleise, 13 Weichen, die Sicherungsanlagen sind neu gebaut, und ein 165 Meter langes Perron ist auf Mikropfählen im Fels unter dem Bahnhof verankert. Unter dem weit gespannten Dach finden die Passagiere nun trockenen Fusses zum Zug. Dank schlauer Wegführung bleibt ihnen der Umweg durch eine Unterführung erspart. Die Bahntechnik hat vom Umbaugeld von 21,4 Millionen Franken gut 60 Prozent gebraucht.

Das zweite Kapitel heisst Drehscheibe. Die RhB-Linie hätte einst von Chiavenna durchs Bergell über den Maloja nach St. Moritz fahren sollen. Dann durchs Engadin bis nach Tirol. Seit 1911 ist Scuol aber Endstation. Jede Generation Eisenbahner schmiedete im Laufe der hundert Jahre Pläne, den Zug doch noch nach Landeck weiterzuführen. Nach und nach hat das Postauto die Träume verblasen lassen. Der Umbau inszeniert nun die Zusammenfügung: Aussteigen, laufen, einsteigen, wo die Postautos zu den umliegenden Dörfern, aber auch nach Südtirol oder Landeck in Reih und Glied warten und stündlich nach einer Choreografie wie im Ballett den Bahnhof verlassen oder hier ankommen.

Das dritte Kapitel heisst Denkmal: Meinrad Lorenz war von 1907 bis 1920 Hochbaumeister der RhB. Er hat die Bahnhöfe der Strecke von Disentis nach Reichenau und die an der Strecke durchs Engadin entworfen. Als hätte er geahnt, dass die lange Strecke nie werden würde, hat er für Scuol einen Bahnhof geplant, der eines Portals würdig ist. Ein barockes Herrschaftshaus mit Risaliten, Dreieckgiebeln, toskanischen Säulen, Fledermausgauben und Turm samt Uhr – ein stolzer Auftritt der Eisenbahn eröffnete einen neuen öffentlichen Raum: Arivée und Départ der Gäste des damals europaweit leuchtenden Kurortes Schuls-Tarasp-Vulpera. Der Bahnhof ist ein Schmuckstück des «Bündner Heimatstils», wie die Architekturhistoriker die malerischen, plastisch kräftig wirkenden Bauten jener Zeit nennen. Die Bahn aber braucht ihre Bauten für robusten Betrieb, so hat sie den Palast immer wieder umgebaut und erweitert – nicht nur kunstsinnig. Maurusfrei Architekten haben mit Aufräumen einen städtebaulich markanten Ort geschaffen. Im Innern haben sie tief gezogene Decken ausgebaut, damit die Gewölbe wieder eine Halle bilden. Die Schalter haben sie wieder an den richtigen Ort gestellt. Antwortend auf den zeitgenössischen Betrieb – niemand wartet mehr lange auf den Zug – sind die Wartesäle 1., 2. und 3. Klasse aufgehoben, man sieht aber noch, wo sie waren. Ein Laden steht nun an ihrer Stelle. Und wer dennoch warten muss, findet in der Schalterhalle gut Platz auf Holzmöbeln mit rotem Polster. Und kann sich erfreuen an diesem schön renovierten Haus. Fotos: Ralph Feiner ●

Bahnhof Scuol-Tarasp, 2009
 Bauherrschaft: RhB; Roland Krause (Projektleitung)
 Architektur: Maurusfrei Architekten, Chur / Zürich (Gesamtleitung Planer- gemeinschaft); This Egli (Generalplaner /

Projektleiter); Sacha Conte, Michael Jäger, Maurus Frei (Team); Renato Florineth (Bauleitung); Plácido Pérez, dipl. Bauingenieure, Bonaduz Ingenieure: ewp, Chur
 Kosten: Fr. 24,9 Mio. (Bahnanlagen) Fr. 3,5 Mio. (Station)



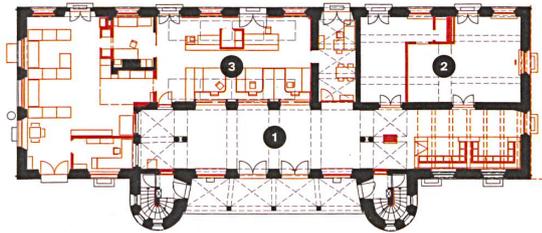
Längsschnitt: Scuol ist nun ein Kopfbahnhof. Links die Gleisanlagen, rechts der überdachte Umsteigeplatz auf die Postautos in die Nachbardörfer und nach Tirol.



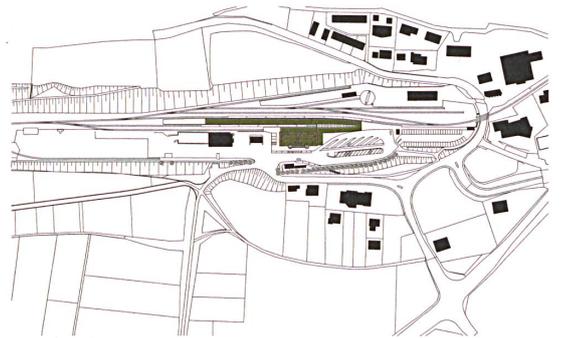
Verlängerte und überdachte Perrons, damit alle trockenen Fusses in den Zug steigen können.



0 5 10m



Erdgeschoss: Die Station Scuol ist neu organisiert mit Bahnhofshalle 1, Bistro und Kiosk 2 und Bahnbüros 3.



Situation: der Bahnhof als städtebaulich markanter und wichtiger Platz.



Die Bahnhofshalle ist ausgeräumt und neu möbliert, sodass Neu und Alt sichtbar bleiben. Friese, Bögen, Fenster und Sockel sind restauriert.