

Mit Sorgfalt und Präzision

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **32 (2019)**

Heft [10]: **Urbane Drehscheibe**

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-868235>

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Mit Sorgfalt und Präzision

Mit präzisen Eingriffen gelang es, das alte Aufnahmegebäude in die heutige Zeit zu führen. Ein neuer Eingang, eine Passage und zwei Unterführungen verbinden Bahn und Stadt.

Text: Werner Huber

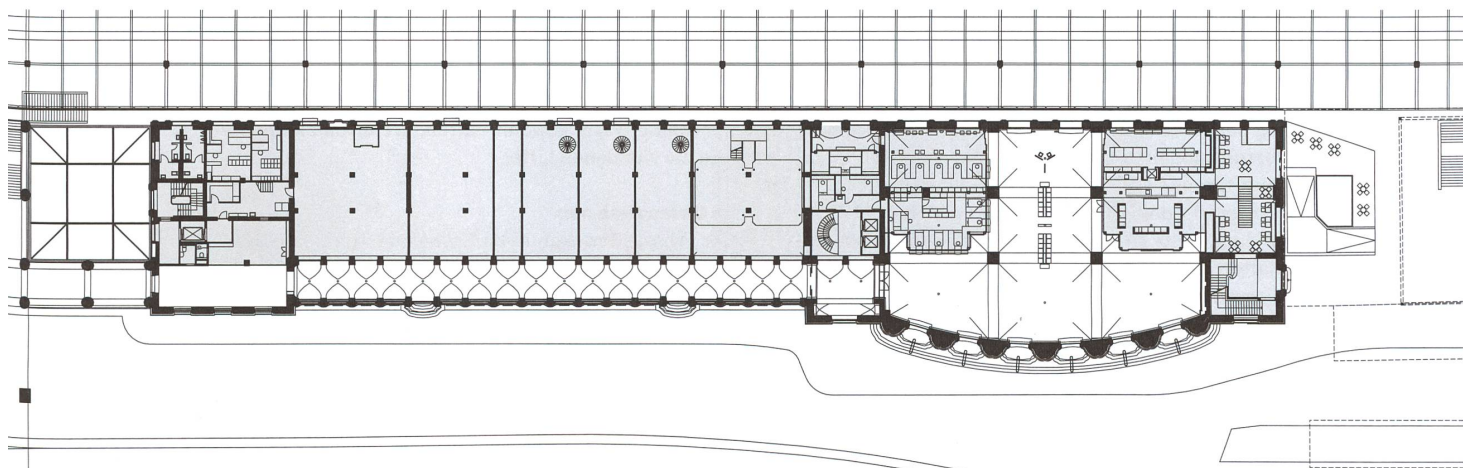
Von Genf bis St. Gallen und von Basel bis Lugano schmücken historische Bahnhofsgebäude die heutigen Verkehrsdrehscheiben. Die in den letzten Jahrzehnten von den SBB meist sorgfältig sanierten Aufnahmegebäude widerspiegeln die Bedeutung des Reisens in früheren Zeiten und den Repräsentationsanspruch der jeweiligen Bahngesellschaft sowie der Stadt. Die monumentalen Fassaden dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Bahnhöfe schon zu Pionierszeiten gebaute Funktionsschemen waren. Wie heute beim Flugverkehr folgte früher auch der Weg von der Stadt zur Bahn und zurück genau festgelegten Abläufen: Man betrat die Schalterhalle, kaufte ein Billett am Schalter, gab das Gepäck auf und setzte sich in den Wartsaal oder das Bahnhofsbuffet erster, zweiter oder dritter Klasse. Dort wartete man, bis der Einstieg in den Zug freigegeben wurde. Die Grundrisse hinter den eindrucklichen Fassaden waren präzise auf diese Abläufe abgestimmt.

Mit der Zeit haben sich diese Abfolgen verändert. Bahnfahren wurde einfacher – ein Bahnhof von heute hat nicht mehr viel mit einem der Fünfziger- oder Sechzigerjahre zu tun. Automaten und digitale Verkaufskanäle machen die Billettschalter für die meisten Reisenden überflüssig, der dichte Taktfahrplan leerte die Wartsäle und Bahnhofsbuffets, und schlankes Handgepäck erübrigte die Gepäckdienste. Über die Jahrzehnte verlief dieser Prozess schleichend; immer wieder passten die SBB die Gebäude den veränderten Bedürfnissen an.

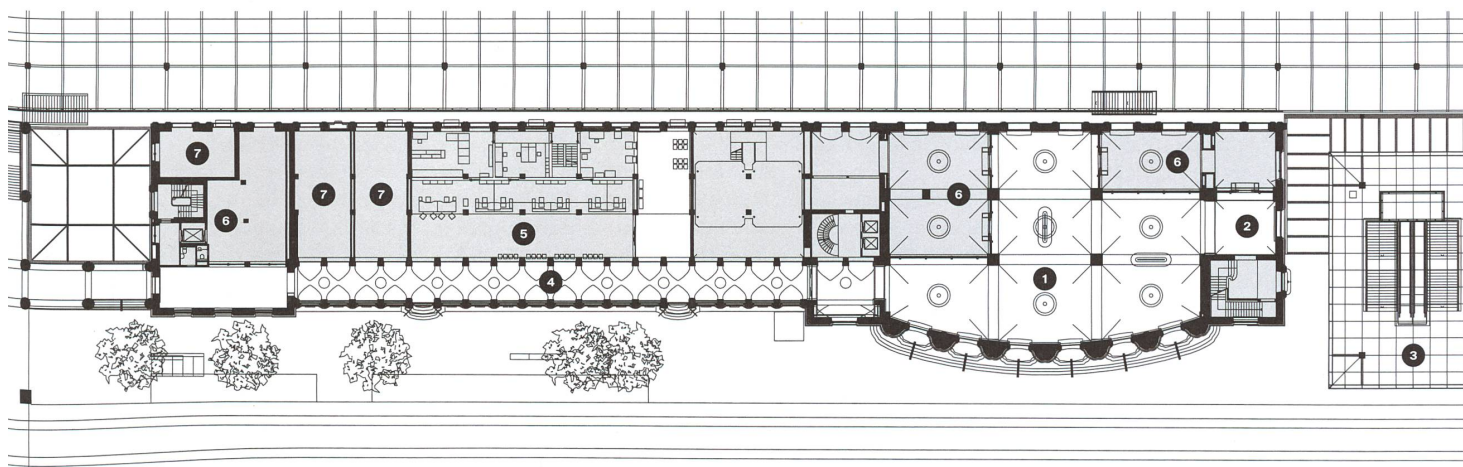
Das Aufnahmegebäude des St. Galler Bahnhofs erlebte seinen letzten grossen Umbau in den Neunzigerjahren. Schon damals drängten im Erdgeschoss kommerzielle Nutzungen die Bahndienstleistungen an den Rand, und in den Obergeschossen richtete sich die Migros-Klubschule ein. Damals entfernte man die über die Jahre gewucherten Einbauten der Schalterhalle und ersetzte sie durch Stahl-Glas-Konstruktionen, die sich deutlich vom alten Haus abgrenzten – so, wie man es damals eben machte.

Befreiungsschlag in der Halle

Ihre Funktion als Drehscheibe des Passagierverkehrs hat die Schalterhalle in St. Gallen zwar verloren: Diese Rolle hat die neue gläserne Halle siehe Seite 5 übernommen. Nach wie vor ist sie jedoch der wichtigste und repräsentativste Bahnhofsinnenraum – auch wenn seit dem jüngsten Umbau auch die Billettschalter ausgezogen sind. So gross, wie die Halle im Grundriss erscheint und die stadtseitige Fassade suggeriert, war sie aber nie. Von Anfang an standen darin die Einbauten für die Billettschalter und die Gepäckexpedition. Immer waren es eingeschossige Bauten, die zwischen die Stützen eingepasst waren. Zunächst im neobarocken Stil wie das ganze Gebäude, später banaler und moderner, aber immer unbefriedigend. →



Aufnahmegebäude vor dem Umbau.



Aufnahmegebäude nach dem Umbau.



- 1 ehemalige
Schalterhalle
- 2 neuer Zugang
- 3 Glaskubus
- 4 Längskorridor
- 5 Reisezentrum
- 6 Gastronomie
- 7 kommerzielle
Nutzungen

→ Hier setzten die Architekten Giuliani Hönger zum Befreiungsschlag an. Sie ersetzten die alten Einbauten nicht einfach durch neue, sondern entfernten sie vollständig. Damit legten sie den Raum zunächst in seinen ganzen Dimensionen frei. In enger Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege entwickelten sie danach neue – nein, nicht Einbauten, sondern raumhohe Glaswände. Nun ist die grosse Halle zwar auf ihrer ganzen Höhe in einzelne Räume unterteilt, was sie bis anhin nie war. Dank der grossflächigen Gläser, die der Massstäblichkeit des Gebäudes entsprechen, wirkt sie dennoch grosszügiger und lässt sich in ihrem ganzen Ausmass erfahren.

Das Neue ist zwar als solches zu erkennen, grenzt sich aber nicht krampfhaft vom Bestand ab. Vielmehr verfolgten die Architekten einen integrativen Ansatz. So sind die grossen Gläser in hölzerne Rahmen eingespannt, die das Material der bestehenden Türen aufnehmen. Die Beleuchtung der Halle knüpft ebenfalls an die historischen, längst verschwundenen Leuchter an. Der indirekte Lichtanteil sorgt für eine gleichmässige Ausleuchtung der Decke und verstärkt dadurch die räumliche Wirkung. Dazu trägt der dunkelrote Bodenbelag bei, dessen sechseckige Tonplatten sich über alles – auch über die vermieteten Flächen – erstrecken.

Aufgewertete Längsachse

Auch im (stadt-)räumlichen Konzept von Giuliani Hönger spielt die einstige Schalterhalle eine zentrale Rolle. Früher widerspiegelte die parallele Raumfolge Bahnhofplatz – Halle – Perrons den Ablauf einer Bahnreise aus der Stadt über den Billettschalter zum Zug. Von der Schalterhalle zweigte ein Längskorridor mit den Bahnhofsbuffets, den Wartsälen und den grossen Abortanlagen ab. Diese Längsachse, ursprünglich eine Sackgasse, ist jetzt das Rückgrat des ganzen Gebäudes. Sie verbindet die beiden Unterführungen und erschliesst mehrere Geschäfte sowie das Bahnreisezentrum. Einer der wichtigsten Eingriffe des jüngsten Umbaus ist deshalb der neue Zugang, der aus der neuen Glashalle direkt in die historische Halle führt und so den prächtigen Weg durch das Gebäude in seiner ganzen Länge erst ermöglicht.

Die Räume am Korridor sind mit den ursprünglichen Holztüren mit Glasfüllungen abgeschlossen. Sie vermitteln ein authentisches Bild des alten Baus. Im Bereich des Reisezentrums wurde in die früheren hohen Wartsäle ein zusätzliches Geschoss eingebaut, um Büros, Sitzungszimmer und einen Aufenthaltsraum einzurichten. Die dafür gewählte Holzkonstruktion macht es möglich, dass die Einbauten später wieder entfernt werden können. Auch hier sind die Verglasungen in Holz gefasst.

Umbau mit einfachen Mitteln

In einem fernerer Zeithorizont, vielleicht in zwanzig oder dreissig Jahren, könnte am Bahnhof St. Gallen ein Kapazitätsausbauschritt anstehen, was sich vor allem im westlichen Bereich der Anlage manifestieren dürfte. Deshalb beschränkten die SBB sich beim jüngsten Umbau der Unterführung West auf das Nötigste: Sie wurde aufgefrischt und behindertengerecht ausgebaut. Die ursprünglichen Dimensionen mit einer relativ niedrigen Decke blieben dabei ebenso erhalten wie die Kunststeineinfassungen der bestehenden Treppenaufgänge.

Auf der Westseite, wo hinter der Wand zuvor ein Posttunnel lag, erhielt jedes Perron einen Lift. Das Perron 2 wurde mit einer zusätzlichen Treppe erschlossen. Im Gegensatz zu den Holzkonstruktionen im Aufnahmegebäude setzten die Architekten hier im Untergrund eher erdige Materialien und Farben ein: gestockter Beton, Putz und

mit hellem Korn versetzter, geschliffener Gussasphalt. Ein anderes Material kam für den Boden auch kaum infrage, denn die Unterführung liegt im Grundwasser, und das mehr als hundertjährige Bauwerk ist gegen unten nicht abgedichtet. Die Materialpalette sorgt dafür, dass die erst vor einigen Jahrzehnten erstellte Verlängerung der Unterführung zur Fachhochschule nicht mehr als Fremdkörper wirkt, sondern das Bauwerk wie aus einem Guss erscheint.

Um für den Neubau der Unterführung Ost freie Hand zu haben, wurden die Planung und Realisierung hier vorgezogen – was auch bedeutete, dass die Architekten ihr gestalterisches Repertoire zu einem Zeitpunkt entwickeln mussten, als die Arbeiten an der Hauptunterführung noch in weiter Ferne lagen. Das galt vor allem für die Stahl- und Glasbauten der Lifte. Gemäss dem Wettbewerbsmotto «Akari» – dem japanischen Wort für Helligkeit und Licht, aber auch für Schwerelosigkeit –, das die Architekten als Basis ihres Entwurfs gewählt hatten, kreierten sie insbesondere die vier neuen Lifte.

Im Osten alles neu

Der grösste Brocken beim Umbau des Bahnhofs war der komplette Neubau der Unterführung Ost, den die zunehmenden Passagierströme nötig machten. In St. Gallen gibt es, anders als an anderen Orten, eine gut frequentierte Vorder- und eine weniger belebte Rückseite des Bahnhofs. Das bedeutet, dass im hinteren Bereich der Unterführung Läden kaum rentabel zu betreiben wären. Aus Kostengründen entschieden die SBB deshalb, darauf zu verzichten und die Unterführung gegen hinten schmaler werden zu lassen. Das hätte sich mit einem konischen Bauwerk machen lassen, was jedoch einen starken Fokus auf den rückwärtigen Ausgang gelegt hätte. Also wählten die Architekten das Prinzip der einseitigen Staffelung: Bei jedem Perronaufgang springt die eine Wand der Unterführung etwas vor, während die gegenüberliegende Wand die beiden Bahnhofsseiten kontinuierlich verbindet.

Mehr als ein Zugang zur Bahn

Stärker als in der westlichen Passage zeigen sich hier die warmen, erdigen Farbtöne. Der Sichtbeton ist ebenfalls gestockt, und am Boden liegt – im neuen, wasserdichten Bauwerk – ein Natursteinbelag. Wie in vielen neuen Unterführungen wollten die SBB auch hier ein kommerzielles Angebot realisieren, allerdings nur an den «guten», also hoch frequentierten Lagen. Die neun Läden erhielten eine an den Ecken abgerundete Glasfront, die die Wirkung der Staffelung verstärkt und an den Einmündungen der Treppen für Übersicht sorgt. Die Rundungen leiten zudem elegant in die Perronaufgänge und in die Passage über. So entsteht ein angenehmer Raum, der dem Anspruch gerecht wird, nicht nur ein Zugang zur Bahn, sondern auch eine Verbindung in der Stadt zu sein. Um den Raum trotz der «blinden Wand» im hinteren Teil als Einheit erscheinen zu lassen, entwickelten die Architekten für die nicht kommerziell genutzten Wandflächen eine Verkleidung aus transluzidem Glas, das im Abstand von einigen Zentimetern vor der Betonwand sitzt und hinterleuchtet ist. Dadurch erhält die Wand eine räumliche Wirkung und wird zu einer Einheit mit den Ladenfronten.

Führt der rückwärtige Ausgang als einfache Treppe überraschend unter das Blätterdach eines Baums, ist der stadtseitige Ausgang stärker inszeniert: Hier springt die Decke der Unterführung etwas in die Höhe und lässt eine Halle entstehen, aus der die Treppen und Rolltreppen unter das neue grosse Glasdach führen. Sobald die Augenhöhe auf Strassenniveau liegt, öffnen sich der Raum und der Blick über den neu gestalteten Platz in die Stadt hinein. ●





