

Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station

Autor(en): **Luchsinger, Christoph**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **78 (1991)**

Heft 3: **Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station**

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

Dossier Bahnhof

1977 erschien eine Nummer von *werk-archithese* unter dem Titel «Bahnhof Dossier». Anlass dazu bildete der Wettbewerb für einen Neubau des Bahnhofs Luzern, dessen Aufnahmegebäude 1971 einem Grossbrand zum Opfer gefallen war; historisch und typologisch ausgerichtete Themen im Zusammenhang mit den vom Luzerner Wettbewerb aufgeworfenen Planungs- und Entwurfsproblemen bei Bahnhöfen standen im Mittelpunkt des redaktionellen Interesses.

Am 5. Februar 1991, auf den Tag genau 20 Jahre nach dem Brand, ist der neue Bahnhof Luzern eingeweiht worden. Wenn wir unsererseits die Publikation dieses bedeutenden Bauwerks zum Anlass nehmen, den heutigen Stand städtebaulicher und architektonischer Problemstellung von Bahnhofsgestaltungen darzustellen, so müssen wir einleitend auf die gegenüber den 70er Jahren veränderten Voraussetzungen hinweisen, die den Neu- und Umbau von Bahnhöfen und die Überbauung von Bahnarealen bestimmen. Die Nutzungsprogramme für Bahnhöfe sind vielseitiger geworden; Bahnhöfe nehmen heute ein breites Angebot an Fremdnutzungen, insbesondere Dienstleistungen und Verwaltungen, auf. Sie vervielfachen damit ihr Gewicht als städtische Zentren und setzen bahnhofnahe, bisher gewerblich oder industriell genutzte Quartiere unter verstärkten Verwertungsdruck. Tieferlegung, Überbauung und Auslagerung von Gleisanlagen mobilisieren neue innerstädtische Landreserven.

Die jetzt oft über hundertjährigen Hochbauten und Betriebseinrichtungen müssen den Bedürfnissen moderner Bahnkonzepte und ihrer neuen Bestimmung als Umsteigestationen von verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrsträgern angepasst werden. Schliesslich sind die Bahnen – nicht nur in der Schweiz – aus wirtschaftlichen und politischen Gründen gezwungen, verstärkt unternehmerisch zu denken und zu handeln. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben 1984 den Bereich «kommerzielle Nutzung» eingerichtet, zu dessen Hauptaufgaben es gehört, brachliegendes Potential bahneigener Liegenschaften zu rentabilisieren. Übernimmt die Bahn als eine der grössten Grundbesitzerinnen der Schweiz damit einerseits eine Schlüsselfunktion bezüglich der Neugewichtung städtischer und regionaler Verhältnisse, soll andererseits qualitätsvolle Architektur der Bahnbauten die neue unternehmerische Identität der Institution Bahn zum Ausdruck bringen.

Es ist sehr zu begrüssen, dass die SBB und die Gemeinden die Lösungen für solch anspruchsvolle Aufgaben über Wettbewerbe zu ermitteln suchen. Die dabei erzielten Resultate sind möglicherweise nicht spektakulär, aber meistens solide, architektonisch gedacht – was von einigen per Direktaufträgen erledigten Planungen, deren architektonische Konturen nur allzu leicht dem

Druck komplexer Programme nachzugeben scheinen und die gleichsam den konzeptuellen Kern vermissen lassen, nicht unbedingt behauptet werden kann. Bei multifunktionalen Aufgaben wie den neuen Bahnhöfen muss es aber gerade um den Einsatz architektonischer Ideen in der Auseinandersetzung mit allen andern involvierten Interessen gehen. Der Architekt als ein Partner unter sehr vielen im Planungsspiel um Werte und Massstäbe, Baurechte und Dienstbarkeiten ist auf Entwurfskonzepte im Sinne flexibler Interventionsstrategien angewiesen, wenn er seinen Vorschlag nicht zu einer blossen Aneinanderreihung einzelner Massnahmen verkommen lassen will.

Im Vordergrund steht dabei gerade nicht formal Äusserliches, sondern das Bemühen, ein Programm zu strukturieren und primäre typologische Parameter festzulegen. Aus zwei Gründen ist die Schnittlösung für die Tragfähigkeit eines solchen, die Zuordnung der einzelnen Teile regelnden Konzeptes oft entscheidender als der Grundriss-Layout. Erstens integrieren sich Bahnhofüberbauungen in vorgezeichnete, eng limitierte Perimeter, zum Beispiel die schmalen und langen Grundstücke zwischen Gleisen und Strassenfluchten oder die «fiktiven Grundstücke» unter und über den Gleisen und entwickeln sich dementsprechend in vertikaler Richtung. Dabei beeinflussen mehr und mehr auch Überlegungen zum Lärmschutz gegenüber der Bahn und gegenüber der Strasse Aufbau und Zuschnitt des Baukörpers. Zweitens: Im Interesse kurzer Umsteigewege und angesichts des beschränkten Raumes werden die verschiedenen Verkehrstrassees von Bahnen, Bus, Tram und Individualverkehr mehrschichtig, übereinander angeordnet. Lichtführung, Durchsichtigkeit und Überschaubarkeit der räumlichen Konstellationen werden damit zentrale Themen einer Architektur, die der Mechanik eines komplizierten technischen Apparates vergleichbar ist.

Der Rahmen bahnspezifischer Planungs- und Entwurfsthemen ist heute also ausgesprochen weit gesteckt. Das vorliegende Heft beansprucht nicht, diese Themen gültig zu katalogisieren. Ein solches Unterfangen wäre allein schon angesichts der über fünfzig Planungen, an denen die SBB aktuell beteiligt sind, vermessen. Vielmehr sollen städtebauliche und architektonische Probleme beleuchtet werden, um deren Lösung sich Projekte ganz unterschiedlicher Grösse in den letzten Jahren drehten und zu denen insbesondere das Verhältnis zwischen Bahnbauten und umliegenden Stadtarealen, die konzeptionelle und volumetrische Bewältigung multifunktionaler Programme sowie die semantische Funktion der Bahnhöfe als Teil des Stadtbildes zählen. In Anbetracht des umfangreichen Materials ist ausnahmsweise das ganze Heft dem Hauptthema gewidmet.

Christoph Luchsinger



1

1
Bahnhof Luzern, Ansicht vom Bahnhof-
platz / La gare de Lucerne, vue de la place
de la gare / The Lucerne railway station,
view from the station square
(Foto: Max Bosshard, Luzern)

En 1977 est paru un numéro de *werk-archithèse* portant le titre «Dossier gare». L'occasion en était le concours pour une nouvelle gare de Lucerne, dont le hall d'accueil avait été détruit par un grand incendie en 1971. L'intérêt rédactionnel se centrait sur les thèmes historiques et typologiques entrant dans le cadre des problèmes de planification et de projet en matière de gares, que posait le concours de Lucerne. Le 5 février 1991, le même jour 20 ans après l'incendie, la nouvelle gare de Lucerne est inaugurée. Quand à notre tour, nous prenons la publication de cet important édifice comme occasion pour présenter la situation urbanistique et architectonique actuelle en matière de conception des gares, il nous faut d'abord indiquer combien les conditions présidant à la construction de gares ou à leur transformation au sein des enceintes ferroviaires ont évolué depuis les années 70. Les programmes fonctionnels des gares sont devenus plus multiples; les gares assurent aujourd'hui une large palette de fonctions non-ferroviaires, notamment des services et des tâches administratives. Elles accroissent ainsi leur poids comme centres urbains et engendrent une pression de construction accrue dans les zones limitrophes utilisées jusque là pour des activités professionnelles ou industrielles. La modification des faisceaux de voies (tracé en contrebas, constructions supérieures, déviations) mobilise des réserves de terrain à l'intérieur des villes.

Les bâtiments et équipements d'exploitation qui sont maintenant souvent plus que centaines, doivent être adaptés aux besoins des concepts ferroviaires modernes et à leur nouvelle vocation de stations de transfert entre divers systèmes de transport publics et privés. Finalement, pour des raisons économiques et politiques, les chemins de fer – et pas seulement en Suisse – sont contraints à penser et à agir plus résolument comme des entreprises. En 1984, les Chemins de Fer Fédéraux Suisses ont institué le domaine «Exploitation commerciale», dont la tâche principale est de rentabiliser le potentiel inutilisé du patrimoine immobilier de l'entreprise. Si d'un côté, les chemins de fer, l'un des plus grands propriétaires fonciers de la Suisse, se chargent d'un rôle clé quant au rééquilibrage des rapports urbains et régionaux, la nouvelle identité de l'entreprise institutionnelle chemins de fer, doit d'un autre côté s'exprimer par des bâtiments à l'architecture de qualité.

Il est très satisfaisant que les CFF et les communes cherchent à trouver des solutions à des problèmes aussi essentiels par la voie du concours. Certes, les résultats obtenus ne sont peut-être pas spectaculaires, mais le plus souvent architectoniquement bien pensés, ce que l'on ne saurait vraiment prétendre de certaines planifications commandées directement, dont les contours architectoniques semblent céder par trop facilement aux contraintes de

programmes complexes, tout en négligeant le cœur du concept. Pourtant, dans des entreprises multifonctionnelles comme les nouvelles gares, il importe justement que les idées architectoniques soient mises en œuvre au sein de tous les autres intérêts impliqués. Partenaire parmi beaucoup d'autres, dans le jeu planificateur de valeurs et d'échelles, de droits de superficie et de servitudes, l'architecte doit pouvoir compter sur des concepts de projet employant des stratégies d'intervention flexibles, s'il ne veut pas voir sa proposition déchoir en un simple alignement de mesures ponctuelles.

Pour ce faire, ce n'est justement pas l'aspect formel extérieur qui est primordial, mais l'effort pour structurer un programme et fixer des paramètres typologiquement primaires. Pour deux raisons, la solution en coupe est souvent plus décisive que le Layout du plan, quant à la capacité d'un tel concept réglant la mise en ordre des différentes parties entre elles. Premièrement, les ensembles de gare se développent conséquemment dans le sens vertical en raison de périmètres exigus prédéterminés, comme les parcelles allongées restant entre les voies et les alignements de rue, ou les «terrains fictifs» au-dessous ou au-dessus des voies. Dans ce contexte, les problèmes de protection contre le bruit des trains et des voitures influencent de plus en plus la construction et la forme des volumes bâtis. Deuxièmement, pour raccourcir les chemins à parcourir lors des changements et en raison de l'exiguïté de l'espace, les différentes voies de transport, trains, bus, tramways et voitures individuelles, sont organisées sur plusieurs niveaux superposés. L'éclairage, la transparence et la clarté des constellations spatiales deviennent ainsi les thèmes principaux d'une architecture comparable au mécanisme d'un appareil technique complexe.

Aujourd'hui donc, le cadre thématique des planifications et projets spécifiquement ferroviaires fait l'objet d'une définition particulièrement large. Le présent numéro ne prétend pas établir un véritable catalogue de ces thèmes. Le nombre même, supérieur à cinquante, des planifications dans lesquelles les CFF sont engagés rendrait une telle entreprise hasardeuse. Il s'agit surtout d'éclairer certains problèmes conceptuels en matière d'urbanisme et d'architecture, que des projets d'ampleurs très diverses ont tenté de résoudre au cours des dernières années. Parmi ceux-ci, nous voulons particulièrement compter les relations entre bâtiments de gare et territoires urbains environnants, la maîtrise dans la conception et la volumétrie des programmes multifonctionnels, ainsi que la fonction sémantique des gares en tant que parties de l'image urbaine. Compte tenu du volume du matériau à traiter, l'ensemble du numéro est exceptionnellement consacré au thème principal.

Ch.L.

Dossier Railway Station

1977, *werk-archithese* published an issue entitled "Bahnhof Dossier". This was occasioned by the competition for a new railway station in Lucerne following the fire which destroyed the old building in 1971, and the focal point of the magazine consisted of historically – and typologically – oriented themes connected with problems related to the planning and design of railway stations which were raised by the Lucerne competition. On February 5th 1991, exactly 20 years after the fire, the new Lucerne station has been inaugurated. The fact that we are taking this important building as a starting point for a survey of the urban and architectural problems involved in the design of railway stations today makes it necessary to begin by referring to the changes that have taken place in the conditions that determine the construction and conversion of stations and the construction of superstructures over the station area since the 1970s. The utilisation programmes for railway stations are far more varied than they used to be, for stations today have a wide range of functions, in particular in terms of services and administration. Thus their importance as urban centres has increased, and the surrounding regions, which were previously used primarily for trade or industry, find themselves under increasing pressure to develop along the lines of maximum utilisation. The re-siting of railway lines to higher or lower levels or to areas somewhat further afield leads to the emergence of inner-urban reserves of land.

Existing buildings and installations, often over a hundred years old, must be adapted to the needs of modern railway concepts and their new designation as interchange stations for various public and private forms of traffic. Finally, the railway companies – and not only in Switzerland – are forced for political and economic reasons to think and act in much more businesslike terms. In 1984 the Swiss Federal Railways introduced the concept of "commercial utilisation", the main idea of which is to increase the profitability of fallow-lying potential of railway-owned property. On the one hand, this means that the SBB – as one of Switzerland's biggest landowners – now occupies a key position in terms of a new evaluation of urban and regional conditions, and on the other hand it provides an opportunity for the high-quality architecture of the railway buildings to express the new and enterprising identity of the Swiss Federal Railways.

It is an encouraging fact that the SBB and the communities are trying to find solutions for demanding tasks of this kind by means of competitions. The results thus achieved may not be spectacular, but they are usually sound, architecturally conceived concepts – which cannot be said of some directly commissioned projects whose architectural contours seem to have succumbed to the

pressure of complex programmes all too easily and which appear to lack a conceptual core. In the case of multifunctional projects such as the new railway stations, however, the use of architectural ideas in combination with all the other interest involved is of enormous importance. The architect as one of a number of partners in the planning of values and proportions, building rights and servitudes much produce design concepts which represent flexible intervention strategies if he wants his proposal to be more than a mere stringing together of individual measures.

In all this, it is not the formal exterior appearance that takes pride of place, but the endeavour to structure a programme and establish primary typological parameters. For two reasons, the section solution is often more decisive for the viability of such a concept which regulates the assignment of the individual parts in relation to each other than the ground-plan layout. Firstly, railway station developments are integrated in predetermined, narrowly restricted perimeters, for example the long, narrow strip of land between the railway tracks and the road building line or the "fictitious land" below and above the tracks, and develop accordingly in a vertical direction. Also, considerations relating to noise prevention with regard to both railways and roads are having more and more influence on the construction and design of the buildings. Secondly, in the interest of shorter distances for passengers changing vehicles and in the face of the limited space, the different traffic routes of trains, buses, trams and individual traffic are arranged on several levels, above and beneath each other. Lighting, transparency and clarity of the spatial constellations thus become central themes of an architecture which can be compared to the mechanics of a complicated technological apparatus.

Thus the scope of today's railway-specific planning and design is enormous. This issue does not claim to provide a comprehensive catalogue on this theme – such an undertaking would scarcely be possible in view of the over fifty projects with which the SBB is involved at the present time. Our aim is to throw some light onto specific urban and architectural-conceptual problems around which different, partially sharply contrasting, projects have been revolving in recent years; they include the relationship between railway buildings and their surrounding urban areas, the conceptual and volumetric mastery of multifunctional programmes, as well as the semantic function of the railway station as an integral part of a city. In view of the abundance of material available, and by way of an exception, this whole issue is devoted to the main theme of the railway station.

Ch.L.