

Architektonische Verknüpfung von Stadtetagen

Autor(en): **Wieser, Christoph / Josephy, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **87 (2000)**

Heft 12: **Bilderwelt**

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65218>

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.

Architektonische Verknüpfung von Stadtetagen

Mitten in Lausanne ist im vergangenen Mai ein neuer Bahnhof in Betrieb genommen worden: das «Interface du Flon». In unmittelbarer Nähe zur Altstadt haben Bernard Tschumi und Luca Merlini zusammen mit Emmanuel Ventura ein Verkehrsbauwerk geschaffen, das die eigenwillige Topographie von Lausanne mit architektonischen Mitteln begreifbar macht. Tschumis Heimatstadt bietet eine ideale Plattform für seine Architektur, die er entlang von theoretischen Arbeiten wie «Event-Cities» (1994) und Projekten wie dem Parc de la Villette in Paris entwickelt hat.

Seit Jahren stand in Lausanne die Verlängerung der regionalen Eisenbahnlinie LEB (Lausanne–Echallens–Bercher) bis ins Zentrum der Stadt an, mit dem Ziel, endlich die wichtigsten Linien des öffentlichen Verkehrs miteinander zu verknüpfen. Die neue Endstation der LEB im Vallée du Flon ermöglicht nun das nahtlose Umsteigen auf die anderen Transportmittel: Die Métro Lausanne–Ouchy verbindet das Interface mit dem SBB-Bahnhof und dem See. Eine zweite Métro-Linie (TSOL) führt über das Hochschulquartier nach Renens. Und der Lift des neuen Bahnhofs bringt die Pendler vom unterirdisch gelegenen Gleisniveau direkt auf die Ebene des «Grand Pont», wo die meisten Buslinien verkehren. In noch unbestimmter

Zukunft soll zudem die Métro gegen Norden verlängert werden, und zwei Buslinien sollen den neu als «Place de l'Europe» bezeichneten Ort auf der tiefer gelegenen Stadtetage bedienen.

Bewegungsformen

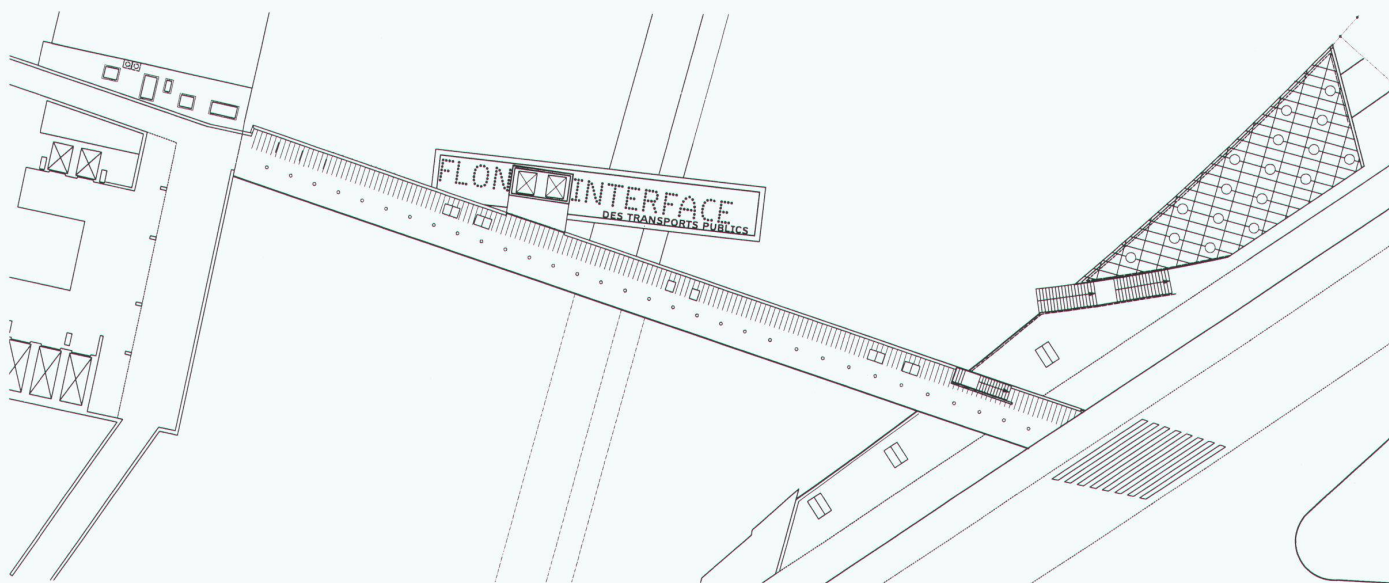
Charakteristisch für die geographische Lage von Lausanne ist die bewegte Topographie. Einerseits fällt das Gelände gleichmässig bis zum Ufer des Genfersees ab, andererseits haben zwei Seitenmoränen des Rhonegletschers parallel zum Hang das Vallée du Flon gebildet, das unterhalb der Kathedrale die Altstadt durchschneidet. Deshalb ist Lausanne eine Stadt der Brücken, Treppen und Tunnels. Das Hauptproblem der Verkehrsplanung besteht darin, die verschiedenen Ebe-

nen miteinander zu verknüpfen, denn die Stadtentwicklung erfolgt stets gleichzeitig in horizontaler und vertikaler Richtung.

Auf dieser spezifischen städtebaulichen Situation beruht auch das architektonische Konzept für das Interface: Tschumi, Merlini und Ventura übersetzen die vielfältigen funktionalen Ansprüche an das neue Verkehrsbauwerk in eine weit ausgreifende Raumfigur, deren einzelne Teile ganz gezielt die Verbindung zur Umgebung auf verschiedenen Ebenen herstellen. Damit erfüllt der neue Bahnhof nicht nur die betriebstechnischen Anforderungen, sondern verstärkt gleichzeitig auch die Integration des ehemaligen Industriequartiers «Gare du Flon» ins Stadtzentrum. Zur Erleichterung der Orientierung werden die Funktionen der wesentlichen Bauteile auf eine bildhafte Art verdeutlicht. Dabei kommt der symbolischen Darstellung der unterschiedlichen Bewegungsformen eine vorrangige Bedeutung zu. Die drei Hauptelemente des Interface lassen sich als gebaute Bewegungs-Vektoren auffassen: Die leicht geschwungene Form des LEB-Trassees steht für die zum Stillstand gekommene Bewegung der Bahn im Bereich der Endstation, der verglaste

Liftturm schiesst über die Horizontale der Fussgängerbrücke hinaus und betont damit seine vertikale Transportfunktion, die Fussgängerpasselle schliesslich verbindet in horizontaler Richtung die beiden Seiten des Tals. In ähnlicher Weise vermitteln Tschumi, Merlini und Ventura räumliche und funktionale Zusammenhänge des Bauwerks durch den Einsatz von Farbe und Licht. Mit Hilfe der Primärfarben Rot, Blau und Gelb sollen einzelne Elemente und Bereiche entsprechend ihrer Funktion besonders betont werden. Dies gelingt jedoch nur ansatzweise: Zu unpräzise scheint oft ihre Zuordnung.

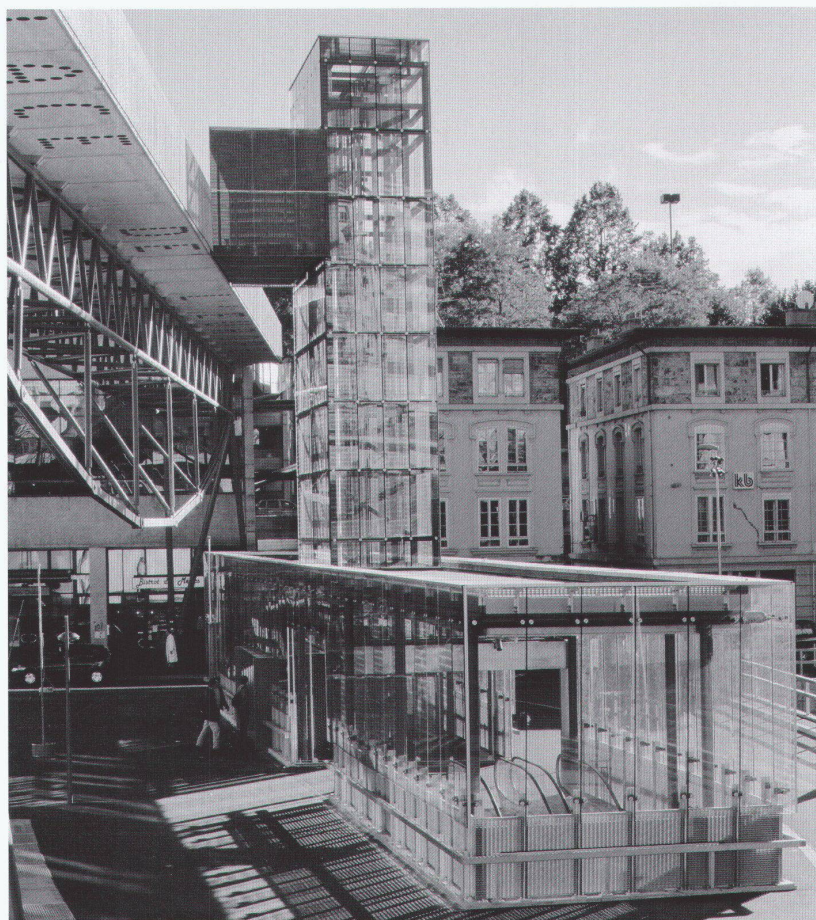
Obwohl die neue Endstation unterirdisch liegt, ist sie von Tageslicht durchflutet. Eine grosszügige Öffnung über die halbe Länge des Perrons lenkt den Blick über den so genannten «Jardin» hinweg – eine schräge Rasenfläche, die als Verweis auf die andere Endstation im ländlichen Bercher mit einer Reihe von Kirschbäumen bepflanzt ist – ins darüber liegende Quartier du Flon. Damit wird der Übergang vom dunklen Tunnel ins Tageslicht und aus der Tiefe an die Oberfläche wirkungsvoll inszeniert. Als Schnitt durch das Gelände hat der Garten auch eine historische Dimen-



sion: Mit dem Aushub, der beim Bau der unterirdischen Métro-Linie nach Ouchy anfiel, wurde um 1870 im Vallée du Flon eine künstliche Ebene aufgeschüttet, auf welcher das Industriequartier «Gare du Flon» entstehen sollte. Das Motiv des «Jardin» legt nun ein Stück der ehemaligen Landschaft, die unter dem Aushub begraben worden ist, in domestizierter Form wieder frei.

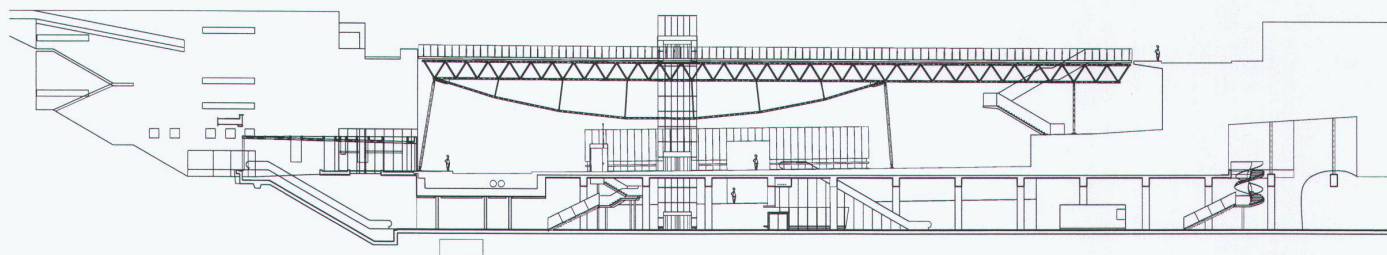
Ein Relikt der «Ponds-Villes»

Dem Interface kommt bei der zukünftigen Stadtentwicklung von Lausanne eine Schlüsselposition zu: Es verflüssigt dank seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt die Pendlerströme. Zudem wirkt die Place de l'Europe am Fuss des Grand Pont wie ein neues Tor zu einem Quartier, das infolge des Strukturwandels seit Ende der Siebzigerjahre von einem jungen Publikum für alternative Nutzungen entdeckt worden ist. Durch seine verbesserte Anbindung ans Zentrum wird dieser Stadtteil deshalb zusätzlich an Attraktivität gewinnen. Obwohl das Interface aufgrund seiner zeichenhaften Gestalt bald zu einem Merkzeichen der Stadtlandschaft werden könnte, liegt seine Bedeutung nicht im Bauwerk allein, sondern in dessen Ge-



Gare du Flon, Lausanne 2000
Architekten: Bernard Tschumi,
Luca Merlini, Paris/Lausanne;
Emmanuel Ventura, Lausanne

Fussgängerbrücke/
oberer Liftzugang

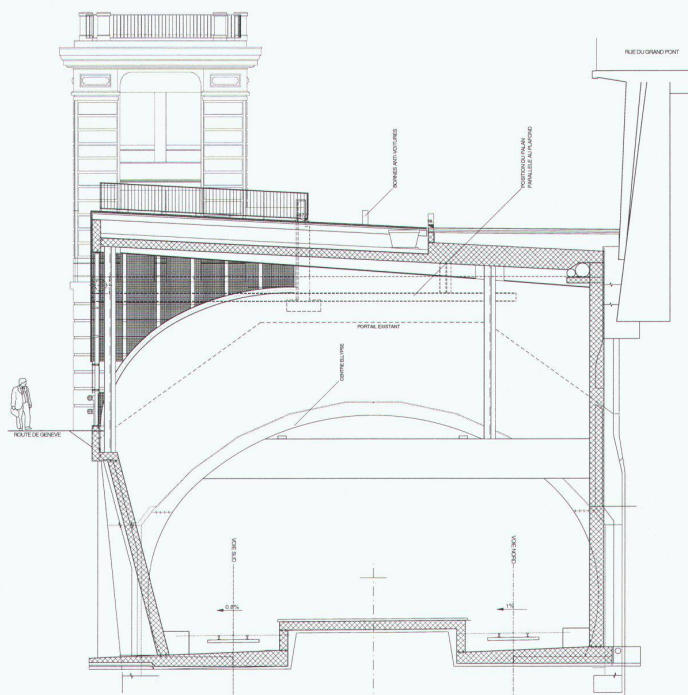
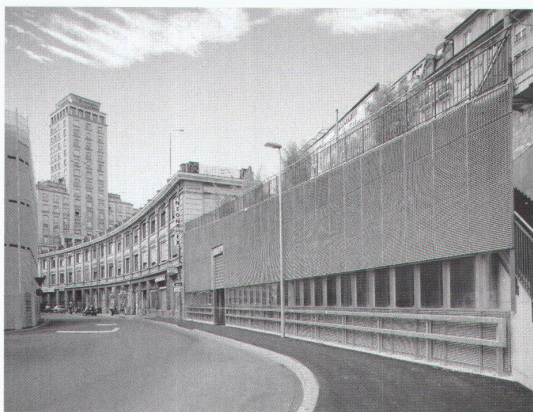


Querschnitt Vallée du Flon
mit unterirdischer Bahnhofshalle

Perronhalle mit seitlicher Tageslichtquelle

S. 57: Place de l'Europe

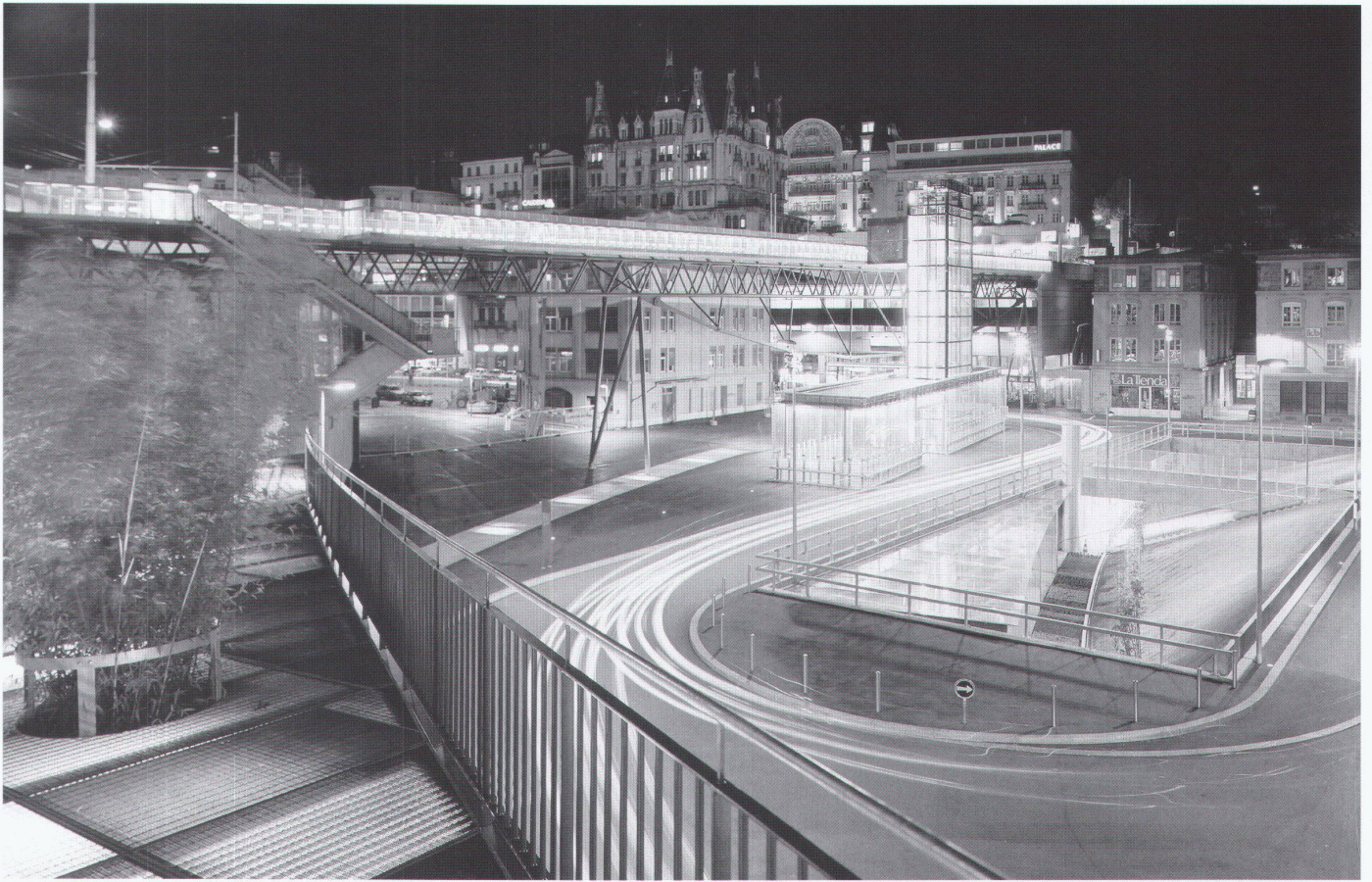
Fotos: Yves André, St-Aubin



samt-konzeption. Der eigentliche Gewinn für Lausanne besteht in der Umsetzung des verkehrstechnischen Anliegens in Verbindung mit den Ansprüchen an den postindustriellen Stadtbau. Dass pragmatische Details und eine raue Ästhetik auf eine andere Baukultur verweisen, ist im Grunde genommen eine weitere Qualität des Bauwerks.

Bereits vor zwanzig Jahren war die Neuordnung des Vallée du Flon ein kontrovers diskutiertes Vorhaben, als von privater Seite ein Konzept zur Aufwertung des eigenständigen Quartiers im Zentrum von Lausanne vorgelegt wurde. 1988 wurde schliesslich auf Betreiben der Stadt ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben, den Bernard Tschumi und Luca Merlini mit einem offenen Konzept gewinnen konnten, einem Konzept, das mit wenigen strukturellen Bausteinen der besonderen geographischen Si-

tuation Rechnung trug, ohne bereits eine definitive formale Ordnung vorschreiben. Andere Planungsteams hingegen beschränkten sich auf eine neue räumliche Gestaltung des Industriequartiers, so zum Beispiel Rodolphe Luscher (2. Preis) oder Mario Botta und Vincent Mangeat, die im Auftrag der Grundeigentümer einen Gegenvorschlag ausarbeiteten. Tschumi und Merlini hatten damals vorgeschlagen, fünf neue Brücken über das Vallée du Flon zu bauen. Diese so genannten «Ponds-Villes» waren als lang gestreckte Bauten für vielfältige öffentliche und gewerbliche Nutzungen gedacht in Ergänzung zur bestehenden Typologie der ehemaligen Gewerbehallen im Tal. In Längsrichtung sollte dort zudem ein Park entstehen, damit auf diese Weise ein Stück der verschütteten Landschaft wieder sichtbar wurde. Neben ihrer linearen Funktion, die in der Verknüpfung der beiden Tal-



seiten bestand, hätten die Ponts-Villes gleichzeitig auch die Verbindung in vertikaler Richtung zum tiefer gelegenen Niveau der Talsohle hergestellt und damit das Vallée du Flon mit den angrenzenden Stadtquartieren verschränkt. Die Architekten hatten die Brückenbauwerke somit in erster Linie als städtebaulich integrierende Zirkulationssysteme konzipiert, deren angelagerte Nutzungen die Bauten zusätzlich belebt hätten.

Umsteigebahnhof ohne Ereignis

Die Idee einer Kombination von öffentlichen Wegen und vielfältigen Nutzungen, die zu unvorhergesehenen Ereignissen führen soll, verfolgt Tschumi schon seit seinem ersten wichtigen Projekt, der Gestaltung des Parc de la Villette in Paris (1982–1995): Dort strebt er dieses Ziel durch eine Überlagerung des Wegsystems

mit einem regelmässigen Netz von so genannten «Folies» an. Das zentrale Element in Tschumis Architekturtheorie ist der Begriff Ereignis, den er in seinem Buch «Event-Cities» (1994) folgendermassen umschreibt: «Architecture is as much about the events that take place in spaces as about the spaces themselves.» Tschumi versteht seine Bauten somit als Behälter für Nutzungen und Ereignisse, die er mittels einer durchdachten Wegführung zusätzlich zu steigern hofft.

Beim Interface ist von solchen Events allerdings wenig zu spüren: Drittnutzungen, die Ereignisse im Sinn Tschumis erst ermöglicht hätten, wurden im Lauf der Planung fallen gelassen. Ebenfalls handelt es sich nicht um eine späte Teilrealisation des Wettbewerbs, denn ein Bahnhof war damals noch nicht vorgesehen. Erst 1992, nachdem die Ausführung des Wettbewerbsprojektes an Unstimmig-

keiten zwischen den privaten Grundeigentümern und der Stadt gescheitert war, erhielten Tschumi und Merlini – nunmehr zusammen mit Emmanuel Ventura – den Auftrag, einen Umsteigebahnhof an der heutigen Stelle zu projektieren. Indirekt basiert der Entwurf für das Interface aber dennoch auf dem Konzept des Wettbewerbs. Die ursprüngliche Idee eines Brückenbauwerks wurde beibehalten, und auch das Grünkonzept konnte in Ansätzen weiter verfolgt werden; neu dagegen ist die Nutzung als Bahnhof. Wie flexibel Tschumi und Merlini städtebaulicher Ansatz auf unterschiedlichste Anforderungen reagieren kann, zeigte sich auch in einem anderen Zusammenhang: 1992 konnte Bernard Tschumi im Rahmen eines Studienauftrages anlässlich der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft ein «Centre d'arts plastiques contemporains» als eine der Ponts-Villes planen,

ein Projekt, das dann allerdings nicht realisiert wurde.

Anders als beim Projekt für den Parc de la Villette, wo ein verlassenes Areal ausserhalb des Stadtzentrums von Paris umgenutzt wurde, sollten in Lausanne bestehende innerstädtische Strukturen überformt werden. Während der Park in Paris noch wie ein theoretisches und formales Experiment anmutet, hat Bernard Tschumi, der seit längerem Büros in Paris und New York betreibt, in seiner Heimatstadt ein Terrain vorgefunden, das seinem spezifischen Entwurfsansatz ideal entgegenzukommen scheint. Das Interface eröffnet, mit Respekt gegenüber dem Bestand und dennoch ohne denkmalpflegerische Attitüde, gänzlich neue städtebauliche Perspektiven für Lausanne.

Christoph Wieser, Martin Josephy

Siehe auch Beitrag im Werk-Material