

# Gruss von Piranesi : Paris : Bahnhöfe der neuen S-Bahnlinie E

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **13 (2000)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121411>

## **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.

# Gruss von Piranesi

**Im Juli 1999 nahm die Pariser S-Bahnlinie E den Betrieb auf. Unter dem Namen «Éole» (Est-Ouest-Liaison Express) hat die SNCF die Linien der östlichen Banlieus unterirdisch ins Stadtzentrum geführt. Bemerkenswert dabei sind die zwei neuen unterirdischen Bahnhöfe «Magenta» und «Hausmann – Saint-Lazare».**

Das Herzstück der Pariser S-Bahn, des Réseau Express Régional (RER), sind die innerstädtischen Tunnelstrecken. Sie kreuzen sich seit 1977 in der Station «Châtelet-Les Halles». Räumliche Gebilde sind diese Verkehrsanlagen allerdings nicht, alles spielt sich in der zweiten Dimension ab, auf Verteilenebenen und Gängen. Farbiges Blech, buntes Mosaik und Lichtbänder erinnern an die Flughafenatmosphäre der Siebzigerjahre. Mittlerweile hat das Leben das futuristische Design «à la française» eingeholt, die Anlagen wirken schmutzig und verbraucht.

## Die Linie E

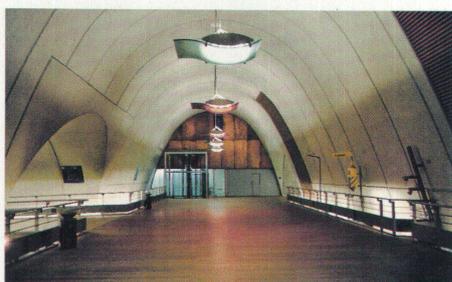
Am Quatorze Juillet 1999 nahm die Staatsbahn SNCF eine neue RER-Strecke in Betrieb: Die Linie E. Sie lässt den Knoten «Châtelet-Les Halles» links liegen, denn der RER ist das Opfer des eigenen Erfolgs. In den Stosszeiten müssen hunderte von Passagieren auf den Perrons zurückbleiben, weil sie im Zug keinen Platz finden. Deshalb bindet die SNCF die Linie E mit zwei neuen Stationen an das Métro- und Fernverkehrsnetz: «Magenta» am Gare du

Nord und «Hausmann-Saint-Lazare» am Gare Saint-Lazare. Hier überrascht bereits die Schnittstelle zur Aussenwelt durch ihre Holzverkleidung an Wänden und Decken. Grosszügige Gänge leiten die Passagiere weiter in die unterirdischen Bahnhöfe. Am Ende der Gänge schliesslich das Erlebnis: Die Verteilebene erscheint in der dritten Dimension. Die Tragstruktur zeigt sich in ihrer ganzen Kraft, baumdicke Betonverstreben treten dem Erd- druck entgegen. Erinnerungen an Piranesis «Carceri» werden wach. Die frei durch den Raum führenden Treppen und Passerellen sind aus Stahl gefertigt und mit Holzplanken belegt. Das Tageslicht fällt tief in den Untergrund und Leuchten mit orange-roten Glasschirmen erzeugen eine feierliche Stimmung. Aus den unterirdischen Hallen geht es mit Rolltreppen noch tiefer zu den Zügen. Auch hier überrascht die räumliche Weite. Orange-rotes Licht fällt auf die Perrons, weisses Licht wird vom Deckengewölbe reflektiert. Leselämpchen in den Rücklehnen der Sitzbänke wirken aus der Ferne wie punktierte Linien. **Werner Huber**

RER, Abschnitt Éole

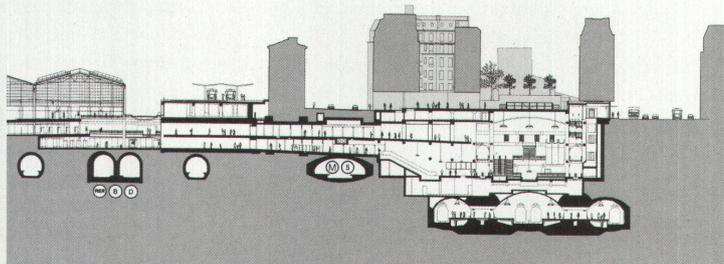
**Bauherrschaft und Betreiberin: SNCF**  
**Architektur: Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Roland Legrand**  
**Kosten: ca. CHF. 2 Mrd. für die Neubaustrecke mit den beiden Stationen und die Anpassung der übrigen Linie Passagiere (erwartet): «Magenta» 195 000 täglich; «Hausmann – Saint-Lazare» 137 400 täglich. Zum Vergleich: Hauptbahnhof Zürich etwa 450 000 täglich**

Links: Grosszügige Gänge leiten in die unterirdischen Bahnhöfe



Rechts: Wie Piranesis «Carceri», der unterirdische RER-Bahnhof «Hausmann-Saint-Lazare»

Schnitt durch den Bahnhof «Hausmann-Saint-Lazare». Unter den Bäumen, rechts im Plan, die Bahnhofshalle, ganz links der Gare Saint-Lazare



Plan nach: La vie du rail & des transports

