

Genfs gelber Canyon

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (2016)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-632833>

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.

Genfs gelber Canyon

Hinter der alten Fassade des Bahnhofs Cornavin hat Genf einen neuen Bahnhof erhalten. Ein grossartiger Raum beweist, dass die einst umstrittene Entscheidung richtig war.

Text und
Planbearbeitung:
Werner Huber
Fotos:
Vincent Jendly

Am 1. April 1934 ist der Bahnhof Cornavin eingeweiht worden. Genfs Hauptbahnhof ist ein eindrückliches Gebäude, entworfen vom Architekten Julien Fleggenheimer. Sein langer Bau besetzt die eine Flanke der Place de Cornavin. Präzis gesetzte Fenster durchbrechen in regelmässigen Abständen die Fassaden aus Savonnière-Stein. Drei Risalite gliedern das Volumen, und die überhohe Schalterhalle mit ihrer grossflächigen Verglasung und der Uhr setzt einen Akzent, der den Reisenden signalisiert: Da gehts lang!

Das ist heute aber alles nur noch Fassade. Denn der Bahnhof ist ein Neubau. Vom alten Gebäude sind lediglich die Fassaden, die einstige Schalterhalle, die Struktur des kurz zuvor umgebauten Westflügels und das Perrondach an Gleis 1 erhalten geblieben. Was sich hinter Fleggenheimers Fassaden verbirgt, hat mit dem Äusseren nichts zu tun. Die einzige Ausnahme ist «le hall historique», die frühere Schalterhalle mit den beiden Fresken, die das Bahnnetz in der Schweiz und in Europa in der Zwischenkriegszeit zeigen. Sie ist sorgfältig saniert, mit einer neuen Beleuchtung in gutes Licht gesetzt und mit einem zweiflügligen Tür-Kunstwerk von Carmen Perrin veredelt. Geht man aus dieser Halle, ist das historische Gebäude weg. Ein hoher, fünfgeschossiger Raum öffnet sich. Da schlägt das neue Herz des Genfer Bahnhofs: «le mall central». Man fühlt sich wie auf dem Grund eines Canyons, an dessen fernem Ende eine Rolltreppenkaskade in die Höhe führt. An der einen Wand sind die Geschosse übereinandergestapelt, die Fronten springen vor und zurück. Teilweise sind sie aus Glas, teilweise aus Stein. Die andere Wand hingegen ist eine gläserne Haut, die nur in den beiden unteren, mit Läden versehenen Geschossen etwas zurückspringt. Viel Licht fällt von dieser Seite in die Halle, und in der Höhe sieht man die Züge, die auf Perron 1 ein- und ausfahren.

Eine weit verzweigte Anlage

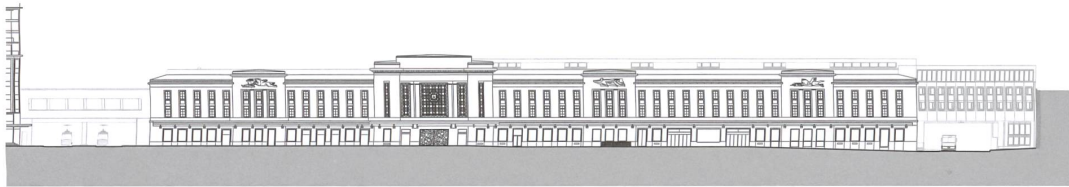
Für den Raumeindruck ebenso bestimmend wie die Höhe und die Gliederung ist das Material: «Madura Gold», ein gelb-braun-golden schimmernder Granit. Er liegt nicht nur am Boden, sondern überzieht auch die Wände und hängt sogar von der Decke. Wir kennen dieses Material vor allem von auf Hochglanz polierten Natursteintischen oder Küchenablagen mit goldenen Armaturen. Ganz anders wirken die kantigen Steinflächen im Bahnhof Genf. Mit seiner kräftigen Farbe und Maserung setzt der Granit einen Kontrast zum Kommerz, der auch in diesem Bahnhof viel Raum einnimmt. Neben «le mall central» gibt es weitere Hallen und Passagen, denn der Bahnhof ist →



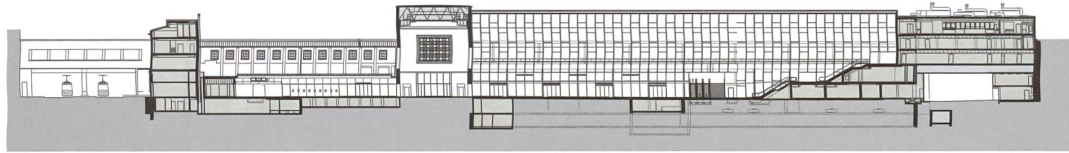
Am Übergang vom Art déco zur Moderne: die Fassade des Genfer Bahnhofs Cornavin.



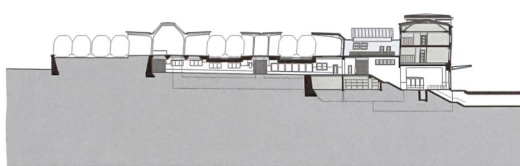
«Le mall central» ist das Herz des neuen Genfer Bahnhofs hinter der alten Fassade. Blick von der Höhe von Gleis 1 in die Tiefe des gelben Canyons.



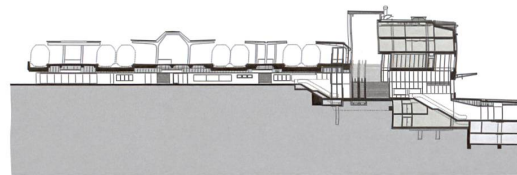
Fassade 1934 und 2015: Das Äussere des Bahnhofsgebäudes ist im ursprünglichen Zustand erhalten.



Längsschnitt 2015: Hinter der Fassade verbirgt sich weitgehend ein Neubau.



Querschnitt 1934: Das Gebäude ist kleinteilig, eine einzige Unterführung erschliesst die Gleise.



Querschnitt 2015: Das neue Gebäude hat einen grosszügigen Massstab. Seit den Achtzigerjahren ist die Unterführung durchgehend.

→ eine verzweigte Anlage: Aus der Mall führen Rolltreppen nach oben zur Personenunterführung, die die Gleise erschliesst; gegenüber gehts ins städtische Métroshopping unter dem Bahnhofvorplatz. Jenseits der historischen Halle liegt der Westflügel mit einer schmalen glasüberdeckten Passage. An deren Ende gibt es einen weiteren Abgang ins Métroshopping, und sie erschliesst eine breite und hohe, von Liften durchbrochene Personenunterführung, aus der wiederum Treppen auf die Perrons führen.

Der neue Bahnhof ist ein Werk des Lausanner Büros von Itten + Brechbühl Architekten, die zusammen mit Tekhne Management 2004 den Wettbewerb gewonnen haben. «Die Farbe des Steins hat die Wettbewerbsjury verführt», meint Laurent Gerbex, der als Projektleiter bei Itten + Brechbühl für den Bahnhof Genf verantwortlich war. Er verhehlt jedoch nicht, dass es etliche kritische Stimmen gab, weil der Stein aus Indien hergeschafft werden musste. Um die unterschiedlichen Teile des Bahnhofs zu einem Ganzen zusammenzubinden, entwarfen die Architekten ein strenges, reduziertes Vokabular. «Madura Gold» spielt darin als charaktervolles, grossflächig eingesetztes Material die Hauptrolle. Aber auch die präzise Gestaltung der Ladenfronten aus schwarzen verglasten Stahlrahmen ist ein wichtiges Element. Mit ihm mussten die Architekten eine Hürde überwinden: «Die Läden wollten möglichst ihre ganzen Fronten öffnen», erinnert sich Gerbex.

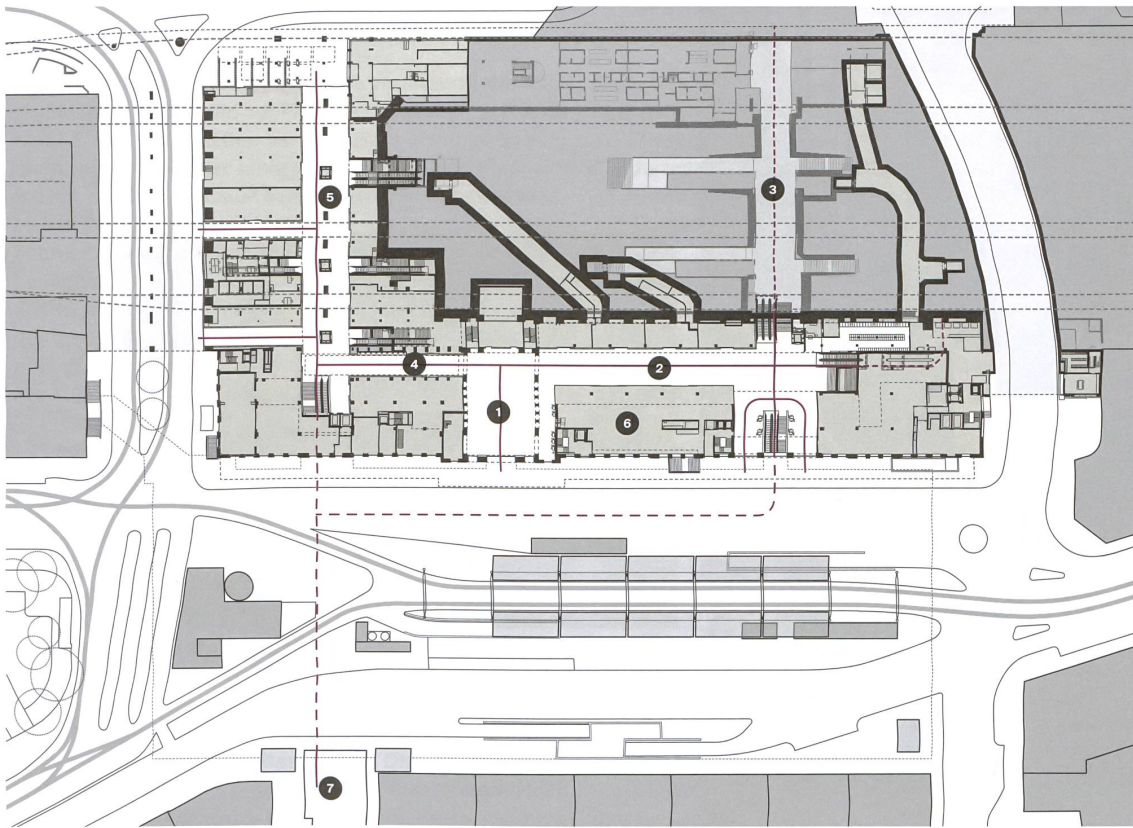
Funktion und Form

Nicht nur Flegenheimers Fassade des Bahnhofs Cornavin ist ein eindrückliches Stück Architektur, sondern auch das von Itten + Brechbühl gestaltete neue Innere des Gebäudes. Doch darf man das? Ein historisches Gebäude einfach aushöhlen und mit einem Neubau füllen? Das

klingt doch nach Denkmalpflege, wie sie in den Siebziger- und frühen Achtzigerjahren angesichts hoher Entschädigungsforderungen und mangelnden politischen Rückhalts praktiziert wurde. Aber der Genfer Bahnhof zeigt: Es gibt Situationen, in denen dieses Vorgehen richtig ist.

Es war nicht allein der schlechte Zustand des Gebäudes, der die Entscheidung legitimiert, sondern auch Flegenheimers ursprüngliches Bauwerk. Mit Ausnahme der Schalterhalle hatten schon damals die Versprechungen der Fassade mit der Realität im Innern wenig zu tun. Anders als bei Bahnhofsbauten wie etwa in Zürich, bei denen sich die innere Struktur der symmetrischen Fassade unterwirft, oder in Lausanne, bei denen sich die unregelmässige Raumstruktur an der Fassade abbildet, führten die beiden Teile in Genf ein Eigenleben. So fand keiner der drei Risalite an der Fassade eine Entsprechung im Innern. Sie gliedern lediglich die Fassade und überspielen eines der zentralen Entwurfsprobleme, mit dem alle Architekten kämpften, die vor bald hundert Jahren am Wettbewerb teilgenommen hatten: die Diskrepanz zwischen der städtebaulichen Situation und den betrieblichen Anforderungen eines Bahnhofs.

Am Anfang von Flegenheimers Werk stand 1909 ein Grossbrand des alten Bahnhofs, der der Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée gehörte. Als die SBB vier Jahre später die Genfer Bahnanlagen samt dem provisorisch hergerichteten Bahnhof übernahmen, war dessen Erweiterung dringend. Zunächst überlegte man sich, den Bahnhof an einen anderen Ort zu verlegen, einigte sich schliesslich doch auf den Neubau am alten Ort. Ein mehrstufiger Wettbewerb brachte in den Zwanzigerjahren kein befriedigendes Ergebnis, doch mit dem Entwurf von Flegenheimer immerhin eine Basis für ein definitives Projekt. →



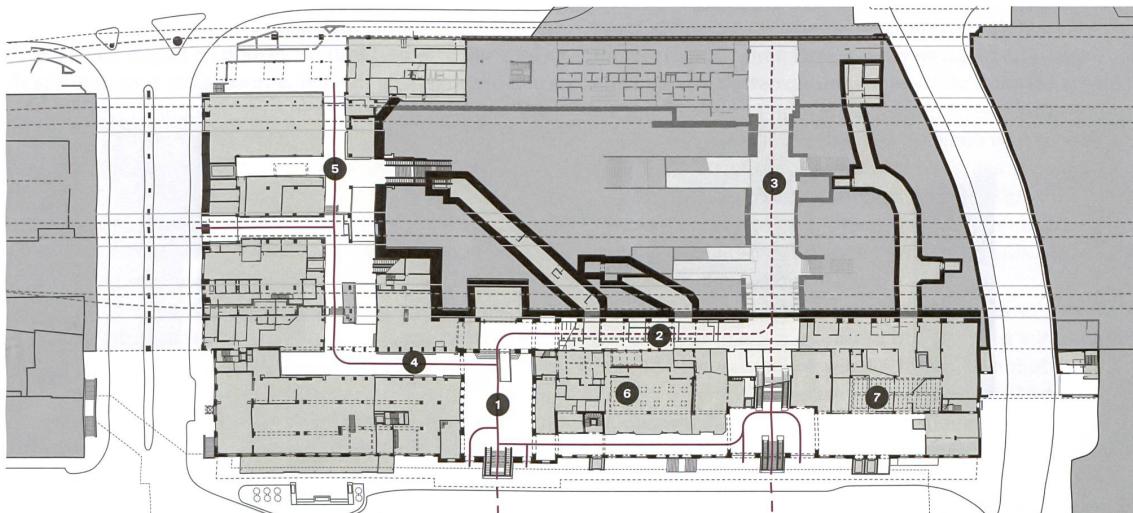
Grundriss 2015

- 1 Le hall historique
- 2 Le mall central
- 3 Unterführung Ost (Zwischengeschoß)
- 4 Westflügel
- 5 Unterführung West
- 6 SBB-Reisezentrum
- 7 Ausgang Rue du Mont-Blanc

Grundriss 2000

- 1 Haupthalle mit Billettschalter
- 2 Rampe ins Zwischengeschoß
- 3 Unterführung Ost (Zwischengeschoß)
- 4 Westflügel
- 5 Unterführung West
- 6 Reisebüro SBB
- 7 Gepäckdienste

Erdgeschoss 2015: Die Wegführung im Gebäude ist klar, die Wege führen direkt in die Stadt.

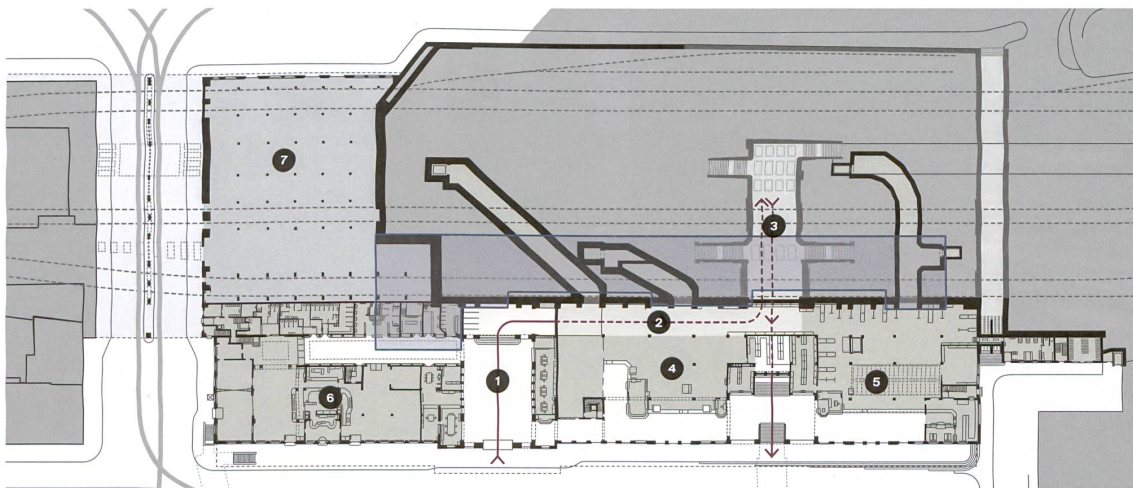


Grundriss 1934

- 1 Haupthalle mit Billettschalter
- 2 Rampe ins Zwischengeschoß
- 3 Unterführung (Zwischengeschoß)
- 4 Gepäckannahme
- 5 Gepäckausgabe
- 6 Bahnhofbuffet
- 7 Einstellhalle und Lager

- Wegführung Erdgeschoss
- Wegführung Zwischengeschoß
- Wegführung Untergeschoß (Métroshopping)
- Grundfläche des Vorgängerbaus

Erdgeschoss 2000: Die verwinkelte Struktur führt zu unklaren Wegen im Gebäude und in die Stadt.



Erdgeschoss 1934: Ankommende und abreisende Passagiere sind getrennt, nur eine Unterführung erschliesst die Gleise.



Blick aus «le mall central» quer durch «le hall historique» in den Westflügel.



«Le mall central»: Trotz der zahlreichen Läden herrscht Bahnhofatmosphäre; die Poster auf den Steinflächen waren bloss temporär.



«Le hall historique»: Die restaurierte Halle ist ein würdiger Raum, aus dem Carmen Perrins Tor auf die Place de Cornavin führt. Foto: Adrien Buchet

→ Flegenheimers Bahnhofgebäude veränderte die städtebauliche Situation an der Place de Cornavin: Die Rue du Mont-Blanc, die vom See her zum Platz ansteigt, konnte nicht mehr in gerader Linie unter den Gleisen hindurchführen, sondern sie endet seither an der Bahnhofsfassade – so wie die Zürcher Bahnhofstrasse am Portal des Hauptbahnhofs. Nach diesem Muster hätte der Architekt den baulichen Akzent – die Schalterhalle – gerne in die Achse der Strasse gesetzt. Damit wären die Wege jedoch zu lang, die innere Organisation des Bahnhofgebäudes zu kompliziert geworden. Flegenhaimer begnügte sich deshalb in der Achse der Rue du Mont-Blanc mit einem Risalit.

Früher war ein Bahnhof wie ein Flughafen

Damals funktionierte ein grosser Bahnhof so wie heute ein Flughafen: Die abreisenden und die ankommenden Passagiere gingen auf getrennten Wegen durch die Gebäude. Das war auch in Genf so. Alle Reisenden gelangten über die Schalterhalle in den Bahnhof, wo sie ihr Billett kauften und zum Zug gingen. Diese Halle gestaltete Flegenhaimer als streng symmetrischen Raum, von dem aus vis-à-vis des Haupteingangs ein paar Treppenstufen Richtung Perrons führten. Damit war die Symmetrie jedoch zu Ende, denn nun ging es über eine schmale Rampe hoch ins Zwischengeschoss zur Unterführung. Die ankommenden Passagiere gelangten hingegen durch eine andere Halle an den Gepäckschaltern und der Gepäckaufbewahrung vorbei in die Stadt. In der Regel versuchte man bei Bahnhofneubauten, die beiden Ströme schon auf dem Perron zu trennen und über zwei separate Unterführungen von und zu den Zügen zu führen. So funktionierte der 1916 erbaute Bahnhof in Lausanne. In Genf gab es nur eine einzige Unterführung für die Ankommenden und die Abreisenden, denn im Verkehr mit Frankreich war die Pass- und Zollkontrolle ein Nadelöhr, das alle passieren mussten.

Der Westflügel des Gebäudes war dem Bahnhofbuffet vorbehalten, dessen nach Klassen getrennte Restaurants und die Bar auch Publikum aus der Stadt anzogen. Den dahinter angrenzenden Raum unter der Perronanlage – die einstige Strassenunterführung, die dank der Verschiebung der Strasse frei geworden war – baute man zu einer Einstellhalle und zu Lagerräumen um.

Umbauten setzten dem Gebäude zu

Anfang der Siebzigerjahre wurde die einstige Einstellhalle unter den Gleisen ins Wegegeflecht des Bahnhofs einbezogen: Man erstellte einen zusätzlichen, mit Rolltreppen ausgerüsteten Aufgang zum Perron 1, moderni-

sierte den Westflügel und hängte unter das gläserne Oberlicht der Passage eine Blechdecke. Mit der Einführung der TGV-Verbindungen nach Paris und dem Bau der Genfer Flughafenlinie erlebte der Bahnhof Genf in den Achtzigerjahren seinen letzten Ausbauschritt. Für den Verkehr mit Frankreich baute die Bahn einen dritten Perron, der wiederum ausschliesslich über die Pass- und Zollkontrolle zugänglich war. Unter der Place de Cornavin eröffnete die Stadt 1982 ein dreigeschossiges Parkhaus mit der Einkaufspassage Métroshopping. Ende der Achtzigerjahre brachten Renovationen dem Bahnhof neue Farbanstriche, eine neue Beleuchtung, neue Kacheln in der alten Unterführung und Rampen auf die Perrons.

Alle diese Umbauten und Renovationen waren kaum aufeinander und noch weniger auf das Gebäude abgestimmt. Bauten mit einer starken räumlichen Struktur wie der Altbau des Zürcher Hauptbahnhofs können solche Eingriffe verkräften. Der Bahnhof Cornavin konnte das nicht. In den Neunzigerjahren entsprach sein Zustand der Bedeutung, der man in der Autostadt Genf dem öffentlichen Verkehr lange Zeit zumass: Er war eine vernachlässigbare Grösse. Staatsrat Robert Cramer bezeichnete den Bahnhof einmal sogar als «poubelle», als Abfalleimer.

Der Anfang der Wende

Der Wunsch der neu gegründeten Zeitung «Le Temps», ihre Redaktion im Bahnhof einzurichten, löste zur Jahrtausendwende den Umbau des Westflügels aus. Die Architekten Patrick Devanthéry und Inès Lamunière, die bereits zuvor kleinere Eingriffe vorgenommen hatten, bauten hinter der historischen Fassade ein weitgehend neues Haus und modernisierten die anschliessende Unterführung. Einzig der 1930 von Percival Pernet gestaltete Holzgetäfelte Saal des Buffets blieb erhalten. Der neue Westflügel hätte zum Vorbild für den gesamten Umbau des Bahnhofs werden können. Im Studienauftrag, den die SBB kurz darauf ausschrieben, nahmen Devanthéry & Lamunière diesen Faden auch auf und strickten ihn – ebenfalls als Neubau hinter alten Fassaden – weiter.

Doch eben: Die Jury konnte der Verführung des gelbbraun-goldenen schimmernden Steins nicht widerstehen. Ein richtiger Entscheid, wie der fertige Bahnhof zeigt. Das Projekt «Léman 2030», das seit dem letzten Herbst im Bau ist, wird die Kapazität zwischen Genf und Lausanne massiv ausbauen. Zudem wird die Eröffnung der Bahnlinie Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse Ende 2017 einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr der Region auslösen. Der Bahnhof Cornavin ist nun für diese Zukunft gerüstet. ●

Umbau und Renovation

Gare de Cornavin, 2014

Place de Cornavin, Genf

Bauherrschaft:

SBB Immobilien, Développement Ouest, Lausanne;

Laurent Amstutz

Architektur:

Itten + Brechbühl Architekten

und Generalplaner,

Lausanne; Laurent Gerbex

(Projektleitung), Sacha

Vocat, Guido Baumgartner,

Robin Kirschke

Realisierung: Itten + Brechbühl,

Lausanne; GWJ

Architektur, Bern; Tekhne,

Lausanne; Ingeni,

Carouge / Lausanne,

AdB Rigot + Rieben

Engineering, Le Lignon,

Amstein + Walthert, Genf

Kunst: Carmen Perrin, Genf

Gesamtkosten: Fr. 110 Mio.



MEIERZOSSO

Küchen • Innenausbau • Praxisplanung

Bruggacherstrasse 12

CH-8117 Fällanden

Telefon 044 806 40 20

kontakt@meierzosso.ch

www.meierzosso.ch