

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 81 (1994)
Heft: 7/8: Montreal

Artikel: Unterirdisches Montreal
Autor: Lachapelle, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61583>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Unterirdisches Montreal

Der Begriff «Unterirdisches Montreal» steht für eine insgesamt etwa 30 km lange Fussgängerzone, zu der öffentlicher Raum im Innern grosser Gebäude sowie Tunnels und Plätze gehören, die von diesen Gebäuden gesäumt sind. Der Wunsch nach einer Trennung der verschiedenen Verkehrsnetze – dieser grosse Traum der Modernisten – und deren permanenten Klimatisierung in einer Stadt mit rauen Wintern reichte mitunter aus, die Notwendigkeit dieser städtebaulichen Lösung zu erklären. Diese stützt sich jedoch auch auf die typisch nordamerikanische Tradition der spekulativen Planung, bei der das profitorientierte Denken Gigantismus und Multifunktionalität begünstigt, um damit den Besucherstrom und die Gewinne entsprechend zu erhöhen.

■ Ce qu'on appelle le Montréal souterrain consiste en fait en un circuit piétonnier totalisant quelque 30 kilomètres comprenant des espaces publics à l'intérieur de grands immeubles mais aussi des tunnels et des places qui réunissent ces édifices. La volonté d'offrir une ségrégation des réseaux de circulation – ce grand rêve des modernistes – et de permettre leur climatisation constante dans une ville où les rudes hivers ont parfois suffi à expliquer la nécessité de cette solution urbanistique. Mais, celle-ci souscrit également à une tradition typiquement nord-américaine de planification spéculative où l'obligation du profit favorise le gigantisme et les fonctions multiples afin d'accroître l'affluence des usagers et diversifier les sources de revenus.

■ The concept of "Underground Montreal" stands for an approximately 30 km long pedestrian zone which comprises tunnels and squares bordered by large public buildings. The wish for a separation between the different traffic networks – this great Modernist dream – and their permanent air-conditioning in a city with raw, cold winters partly explains the necessity for this town planning measure. It is, however, based on the typically North American tradition of speculative planning in which profit-orientated thinking favours gigantism and multifunctionalism in order to increase the influx of visitors and financial gain.

In den sechziger Jahren wurde das unterirdische Montreal von Architekten und Städteplanern enthusiastisch theoretisiert und entwickelt, doch reicht der eigentliche Ursprung dieses Netzes in die späten zwanziger Jahre zurück. Die Begleitumstände waren ganz spezieller Art: Die *Canadien National*, eine staatliche Eisenbahngesellschaft, besass im Zentrum der Stadt 27 Acres Land (fast 11 ha), wo sie beabsichtigte, einen Gebäudekomplex mit Zentralbahnhof, Bürogebäuden und einem Hotel zu errichten. Dieser grosse Grundbesitz war aufgeteilt in benachbarte kleine Häusergruppen, die jedoch dermassen durch Strassen getrennt waren, dass Kommunikationsprobleme zwischen den Gebäuden unumgänglich waren. Indem die Montrealer Architekten Hugh G. Jones und John S. Archibald das Rockefeller Center und die New Yorker Central Station als Vorbild wählten, stellten sie sich nicht nur eine harmonische Gruppe von Wolkenkratzern vor, sondern wollten auch das Untergeschoss dazu benutzen, diese untereinander und mit der Bahn zu verbinden.

Die auf den Börsencrash von 1929 folgende Krise verhinderte die Realisierung dieses ambitionierten Konzeptes, doch sollte es in seinen wesentlichen Zügen den kommenden Jahrzehnten als Grundlage dienen. So war es 1943 anlässlich der Einweihung des von John Scofield, dem Architekten von *Canadien National*, entworfenen Bahnhofs immer noch vorgesehen, dass dieser von Hochhäusern umrahmt, ja verdeckt werden sollte. Eine Planung, die sich im Innen- und Aussenraum mit dem Zusammenspiel der verschiedenen Ebenen befasst, sollte ein optimales Zusammenwirken von Automobilverkehr, Fussgängersicherheit und Einfügung in die städtische Umgebung mit einbeziehen. Dieses Konzept sah eine Vereinfachung der herkömmlichen Bahnhofstruktur vor: alle Aktivitäten sollten in einer einzigen öffentlichen Halle über den Bahngleisen vereint werden, die so zum Herzstück des Netzes von Durchgängen und

Tunnels zu den Strassen und benachbarten Gebäuden wurde. Carroll Meeks schreibt in ihrer detaillierten Studie über die Geschichte der Bahnhöfe, dass der Komplex des Zentralbahnhofs der *Canadien National* die progressivste Realisierung auf dem nordamerikanischen Kontinent war. Mit seiner Ausführung, die ihrer Meinung nach «ein Maximum an Freiheit mit einem Minimum an Künstlichkeit vereint», ist die Rückkehr zur Schlichtheit der grossen Bahnhöfe geglückt.¹ Man könnte hinzufügen, dass mit diesem Bahnhof, der nicht als städtisches Monument, sondern als nahezu abgekapseltes Benütznernetz im Innern konzipiert war, das unterirdische Montreal geboren war.

Noch fehlten die Wolkenkratzer. Beauftragte Spezialisten wie der französische Städtebauer Jacques Gréber oder die amerikanischen Architekten Holabird und Root haben die Idee der Reihe grosser Gebäude wieder aufgenommen, doch konnten sie ihre Konzepte nicht durchsetzen. Erst mit der Beauftragung von William Zeckendorf als Bauträger durch *Canadien National* entstand aus dem Nordteil des Besitzes die *Place Ville-Marie*. Der 1962 fertiggestellte, von Henry N. Cobb von der Agentur I.M. Pei und Partner entworfene Komplex gab dem zentralen Quartier ein völlig neues Aussehen. Allein die Zahlen sprechen für sich. Mit mehr als drei Millionen Quadratfuss Gesamtfläche (mehr als 275 000 m²) handelte es sich wohl um den weltweit grössten Gebäudekomplex. Innerhalb der Stadt entsprach die Bürofläche der *Place Ville-Marie* dem Total aller in Montreal seit dem Zweiten Weltkrieg erstellten vergleichbaren Nutzflächen.

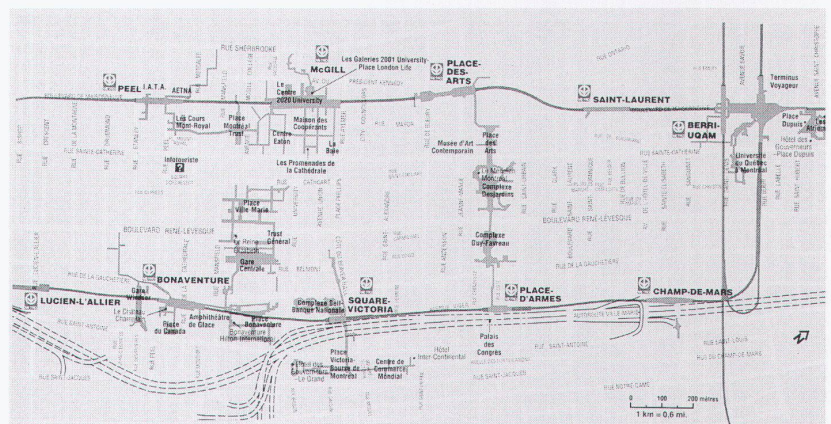
In Anlehnung an die vorangegangenen Projekte sind die Gebäude, darunter ein bemerkenswertes kreuzförmiges Hochhaus mit 47 Stockwerken, um einen Platz gruppiert, der die Sicht auf die gegenüberliegende Allee und den Mont Royal freigibt. Das Neue an diesem Projekt im Vergleich zu den bereits von *Canadien National*

* Jacques Lachapelle ist stellvertretender Professor an der Université de Montréal.

Gesamtansicht des unterirdischen Netzes von Fussgängerpassagen, 1992

■ Vue d'ensemble du réseau piétonnier souterrain en 1992
■ General view of the pedestrian subways in 1992

1 Carroll L.V. Meeks, *The Railroad Station – An Architectural History*, New Haven, London, Yale University Press, (1964) 1956, S. 159



erstellten Gebäuden wie dem Bahnhof und dem Hotel «Reine Elizabeth» war die Qualität seiner multifunktionalen Bestimmung und die Ästhetik seines internationalen Stils. Hinzu kommt, dass dieses Projekt für die unterirdischen Geschosse gleichviel Bodenfläche wie für die oberirdischen vorsah. Dort befinden sich das Verteilerzentrum, Parkplätze und ein Einkaufszentrum, gedacht als Gegengewicht im Stadtzentrum zum Einkaufszentrum am Stadtrand. Sein Gitter breiter Tunnel, die an den Kreuzungspunkten in kleine Höfe mit Aussenraumverbindung münden, verwandelte das übliche Gewirr unterirdischer Netze in eine klar organisierte Einheit. Die *Place Ville-Marie* steht seither für Qualität in der Architektur von öffentlichen unterirdischen oder zumindest inneren Bauten bei riesigen multifunktionalen Komplexen.²

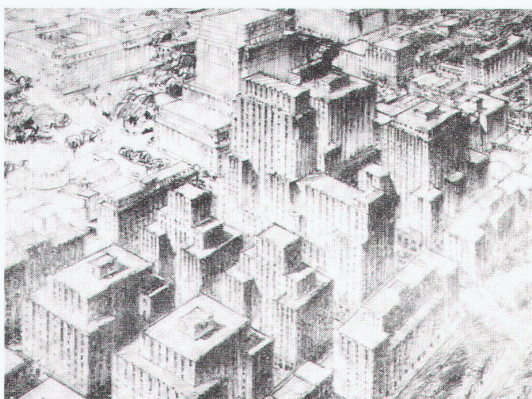
Beim anderen Projekt der *Canadien National*, der *Place Bonaventure*, südlich des Zentralbahnhofs gelegen, wurden die Erkenntnisse, die man aus dem Projekt *Place Ville-Marie* gewonnen hatte, sofort angewendet. Der gigantische Komplex wurde von Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold und Sise realisiert, einem Montrealer Architekturbüro, das bereits von Pei für die *Place Ville-Marie* beigezogen worden war. Ihrer damaligen Expertise verdanken es diese Architekten, dass sie von *Canadien National* berücksichtigt wurden. Ihr Konzept unterscheidet sich völlig von demjenigen des amerikanischen Büros. Es gibt keinen städtischen Aussenraum mehr. Angefangen bei den Parkplätzen und den Geleisen, weiter zu den unterirdischen Ladenstrassen, den Büros und dem Hotel mit terrassenförmigen Gärten sind alle Aktivitäten übereinandergelegt, umgeben von einem riesigen blockartigen Betongebäude. Die Struktur der verschiedenen Ebenen, später oft bei Affleck gesehen, zeigt das Umsetzen eines Strassennetzes

im Innern. Paradoxerweise ist dieses Gebäude, das eine Metapher der Stadt darstellt, praktisch von seiner städtischen Umgebung abgeschnitten, als wäre hier erneut ein Einkaufszentrum wie an der *Place Ville-Marie* entstanden, das zusätzlich eingemauert wurde, damit sein höhlenartiger Charakter beibehalten werden konnte. Tatsächlich versuchen die massiven, kaum befensterten und ästhetisch kompromisslosen Fassaden gar nicht erst, sich in die Umgebung einzufügen oder irgendeinen Dialog zwischen aussen und innen zu fördern.

Dieses originelle Projekt genoss seit seiner Einweihung einen internationalen Ruf und beeinflusste eine entscheidende Etappe in der Entwicklung der städtebaulichen Innenarchitektur Montreals. Es zeigte seinerseits nicht nur die Möglichkeiten des unterirdischen Netzes auf, sondern hinterliess auch deutliche Spuren in einer Periode grosser Kreativität bei Riesenprojekten, die als Modelle neuzeitlichen Städtebaus galten. So entstanden anlässlich der Weltausstellung von 1967 in Montreal drei weitere Projekte im Sinne der im Stadtzentrum situierten *Place Bonaventure* und *Place Ville-Marie*: der Pavillon der Vereinigten Staaten von Buckminster Fuller, den er durch eine kugelförmige klimatische Hülle gänzlich von der Ausstellungsumgebung löste, *Habitat 67* von Moshe Safdie, der einen künstlichen Hügel aus Wohnungseinheiten schuf, und die thematischen Pavillons von Desbarats (dem Büro, das die *Place Bonaventure* konzipiert hatte), eine Serie imposanter Tetraeder, die im Gegensatz zu Fuller eine direkte Umhüllung des Geländes darstellen. Diese Experimente machten aus Montreal gewissermassen ein städtebauliches Labor, und zwar so markant, dass Reyner Banham ihnen in seinem Werk «Megastructure, Urban Futures of the Recent Past»³ ein ganzes Kapitel gewidmet hat.

In den sechziger Jahren gab es einige weitere Pro-

Projekt des Immobilienkomplexes des Canadien National; Hugh G. Jones architectes, 1929–1930
■ Projet du complexe immobilier du Canadien National
■ Project of the real estate complex of Canadian National

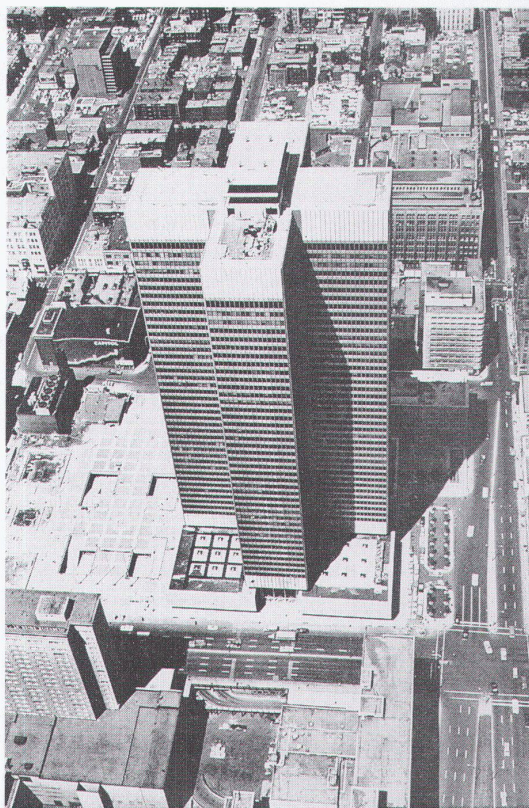


2 Im Zusammenhang mit dem unterirdischen Städtebau erwähnt Françoise Choay in *L'urbanisme, utopies et réalités – Une anthologie* (Paris, Seuil, 1965, S. 56) die *Place Ville-Marie* unter einigen anderen Beispielen.

3 Publiziert in London bei Thames & Hudson, 1976

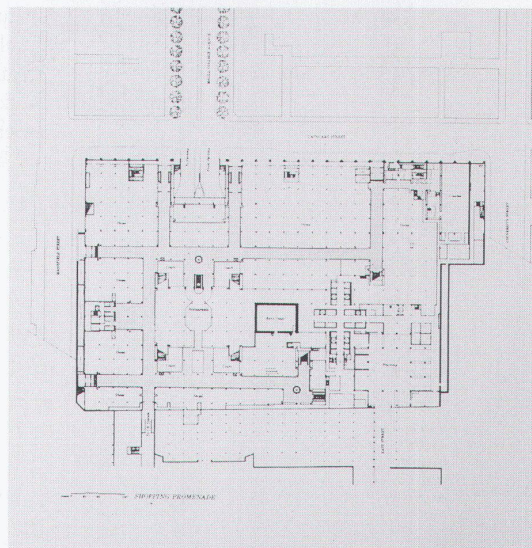
jekte, die auf die gleiche Weise die Innenräume nutzten wie jenes für die *Place Victoria* des Architekten Luigi Moretti und des Ingenieurs Pier Luigi Nervi, doch ein neues Element wurde nun wichtiger Bestandteil des unterirdischen Netzes: die Metro, deren erste Linien 1966 fertiggestellt wurden. Die Metrostationen gehörten nicht nur bei der unterirdischen Architektur zu den wichtigsten Experimentiergebieten, sondern bei der Architektur überhaupt. Die Gestaltung jeder Station ist tatsächlich einmalig. Verschiedene Architekturbüros sind dafür engagiert worden. So sind Endbearbeitung, Beleuchtung, Mobiliar, Materialien, Integration von Kunst gleichzeitig Mittel, um Stimmung und Charakter individuell zu prägen. Verschiedene Stationen sind bemerkenswert, einige überraschend. Der Architekt Victor Prus hat den Geist der Planung der Montrealer Metrostationen auf den Punkt gebracht: ein wenig wie bei der *Place Bonaventure* handelt es sich um eine öffentliche Architektur, die sich als Analogie zu den städtischen Strassen und Plätzen versteht. Er selber hat diese Idee mit der Station Bonaventure verwirklicht, eine der gelungensten des Netzes. Er entwarf Betonkuppeln für die Verkehrsknotenpunkte, vervielfachte die Sichtbezüge und evozierte so das Bild einer verborgenen Kathedrale. Durch diese Station sind auch der andere Montrealer Bahnhof, Windsor, das Hotel «Château Champlain» und seit kurzem das Hochhaus *1000 La-gauchetière* (mit einer Eishalle im Innern) mit dem Netz der *Place Bonaventure* verbunden.

Tatsächlich sind die Metrostationen, neben ihrer Verbindungsfunktion von frequentierten Orten, auch zu eigentlichen Polen der städtischen Entwicklung geworden. Sie werden zu gebäudeverbindenden Elementen. So sind bei einigen Zwischengeschosse über den Geleisen entstanden, damit man ohne Metroticket vom



Place Ville-Marie;
I.M. Pei & Associates; Affleck,
Desbarats, Dimakopoulos,
Lebensold, Michaud et Sise,
architectes associés, 1959–1962

Place Ville-Marie,
Grundriss des Einkaufszentrums
Plan des galeries marchandes
Ground-plan of the shopping mall



Place Ville-Marie,
Innenansicht des Einkaufszentrums
Vue intérieure des galeries
marchandes
Interior view of the shopping mall



Untergeschoss eines Gebäudes zum anderen gelangt. Dank dieser Besonderheit ist die Station McGill ein gut frequentierter Knotenpunkt zwischen den grossen Kaufhäusern und den Bürogebäuden geworden. Sogar eine Zweigstelle der Stadtbibliothek wurde dort eröffnet.

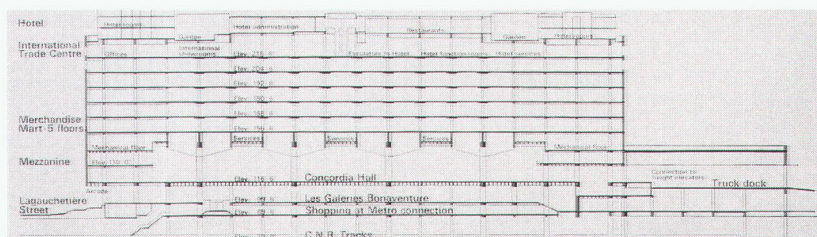
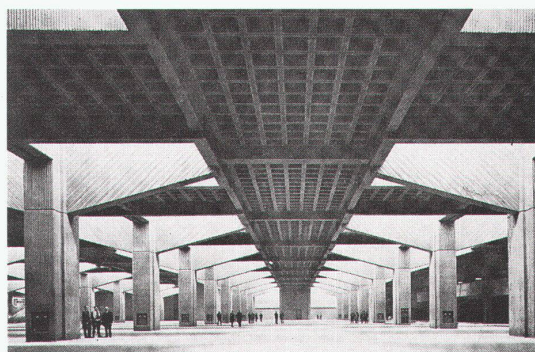
Diese Strategie einer auf die Metro zentrierten Planung hat mehrere vergleichbare Baukomplexe induziert, wie sie bei der *Place Ville-Marie*, dem Zentralbahnhof und der *Place Bonaventure* zu finden sind. So zum Beispiel bei den Stationen *Place des Arts* und *Place d'Armes*, die, obwohl sie an zwei verschiedenen Linien liegen, durch eine unterirdische Fussgängerachse miteinander verbunden sind, die auch verschiedene grosse Theatersäle, ein Museum für moderne Kunst sowie zwei multifunktionale Komplexe verbindet, in denen Wohnungen und der Kongresspalast untergebracht sind. Die Station *Berri* wiederum ermöglicht den Zugang zu einem Mehrzweckgebäude, einem Busbahnhof und zur Universität von Quebec in Montreal. Das Netz ist insofern wichtig, als es zumindest einem Teil der Bevölkerung ermöglicht, arbeiten zu gehen, sich zu vergnügen und einzukaufen, ohne nach draussen zu müssen.

Als Schlüsselement im Montrealer Städtebau wirft das Fussgängernetz im Innern aber auch Fragen auf.

Auch wenn die in den siebziger Jahren hinzugekommenen Gebäude nicht die Konsequenz und Kühnheit der Anfangswerke besaßen, haben einige davon doch dazu beigetragen, dass man das Ganze kritischer betrachtete. Der *Complexe Desjardins* (1976) zum Beispiel, der ein Hotel, Büros und Läden umfasst, kapselt sich im Gegensatz zur *Place Bonaventure* nicht ab, sondern ist als Strasse im Innern konzipiert, die sich im Zentrum zu einem öffentlichen Platz ausweitet. Dort finden regelmässig Ausstellungen und Anlässe statt, deren Erfolg für die Arbeit der Architekten Oueller und Reeves spricht. Anstelle der Korridore, hier grösser als gewöhnlich, sind die Strassen und Plätze zum Massstab geworden. Hinzu kommt, dass diese Achse an ihren Enden von Glasdächern überdeckt ist, die den Blick auf die Stadt freigeben und natürliches Licht im Überfluss einlassen. Trotz seiner etwas kühlen Ausführung zeigt der *Complexe Desjardins*, dass ein Innennetz durchaus mit dem Aussennetz verbunden werden kann.

Das Korridorgewirr und die Orientierungsschwierigkeiten in gewissen Abschnitten des unterirdischen Netzes sind nach wie vor ein Problem. So hat sich das 1976 eingeweihte *Les Terrasses*, ein labyrinthisches Einkaufszentrum (damit die Kundschaft gezwungen war, darin herumzuspazieren), als besonders benutzerunfreundlich erwiesen. Es wurde abgebrochen und 1989 durch das *Centre Eaton* ersetzt, ein Gebäude, das ähnlich wie der *Complexe Desjardins* ein querverlaufendes grosses Atrium aufwies. Diese Form des Atriums ist je länger je mehr verbreitet, da sie, obwohl nicht sehr originell, dem Fussgänger gut erhellenen Freiraum anbietet. Auch kam sie vor kurzem beim Welthandelszentrum in der Montrealer Altstadt zur Anwendung, das als gutes Beispiel der Integration von alten Gebäuden in einen solchen multifunktionalen Komplex betrachtet werden kann. Die alte Gasse zwischen den Gebäuden wurde in einen breiten Innendurchgang verwandelt. Der Kulturgüterschutz, in den achtziger

Place Bonaventure,
Ausstellungshalle
Salle d'exposition
Exhibition hall

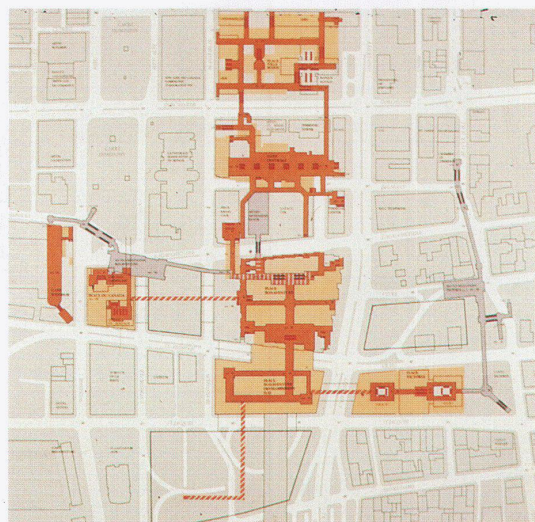


Place Bonaventure,
Schnitt
Coupe
Cross-section

Place Bonaventure;
Affleck, Desbarats, Dimakopoulos,
Lebensold et Sise, architectes
associés, 1964–1967

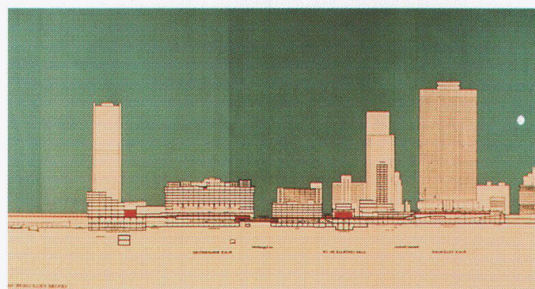


Einkaufszentrum
Galleries marchandes
Shopping mall



Grundriss und Schnitt der unterirdischen Fußgängerpassagen, die ursprünglich die Place Ville-Marie, den Bahnhof und die Place Bonaventure verbanden

■ Plan et coupe du réseau souterrain original reliant la Place Ville-Marie, la gare et la Place Bonaventure
■ Ground-plan and cross-section of the original pedestrian subways linking Place Ville-Marie, the station and Place Bonaventure



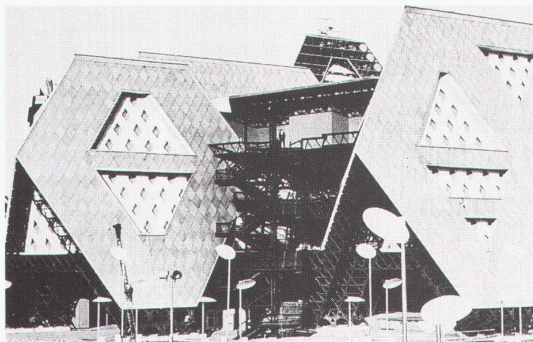
Jahren ein wichtiges Thema, hat also auch im unterirdischen Netz seinen Platz gefunden. Ein weniger glücklicher Wurf diesbezüglich war die Umgestaltung der *Place de la Cathédrale*, doch sind Engineering und Konstruktion spektakulär: Unter der anglikanischen Kathedrale, der Christ Church, hat man ein Einkaufszentrum gebaut.

Die *Place de la Cathédrale*, das *Centre Eaton* und andere verweisen auf eine weitere Problematik des Netzes hin: die Anhäufung von untereinander verbundenen Einkaufszentren in nächster Nähe. Diese Kumulation ist nicht nur für die wirtschaftliche Gesundheit des zentralen Quartiers eine Bedrohung geworden, sondern auch für die kommerzielle Hauptschlagader der Stadt, die *Rue Sainte-Catherine*. Die Wiederbelebung des Zentrums könnte nur durch Bauten erfolgen, die die benachbarten Strassen ausser Betracht liessen. Die Stadtverwaltung scheint diese Lektion begriffen zu haben, doch bleibt abzuwarten, ob sie dem Druck der Bauherren widerstehen kann, die sich natürlich sehr für die Massen der Metrobenutzer interessieren.

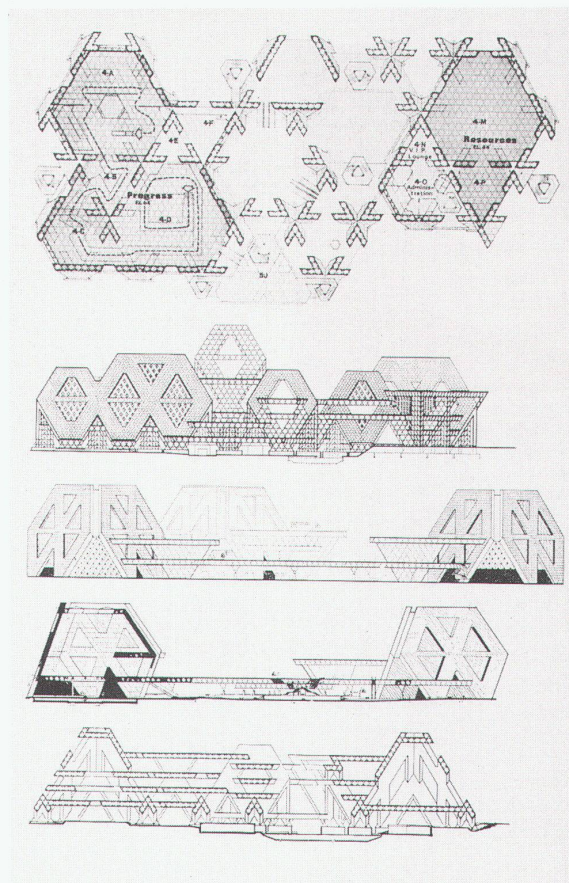
In der Tat ist nach Jahren der Entwicklung einer qualitativ ansprechenden unterirdischen und inneren Architektur die Herausforderung an die Architekten und Städteplaner gross, dieses Netz weiter auszubauen. Einerseits muss weiterhin den Umbauten der Vorzug gegeben werden, die ohne dunkles Ganggewirr auskommen, um freien, gemütlichen und wenn möglich hellen Räumen Platz zu machen. Andererseits sollte das unterirdische Netz vermehrt mit der oberirdischen Fläche verwoben werden, um den Benützern die Orientierung zu erleichtern. Die beiden Netze sollten einander nicht konkurrieren, sondern ergänzen. Lange hatte man den Eindruck, dass die Forschung und die Gelder, die beim unterirdischen Netz zur Qualität einer öffentlichen Architektur beigetragen haben, nicht in städtebauliche Gestaltung investiert wurden. Glücklicherweise ist dem nicht mehr so. In den achtziger Jahren haben die Wiederaufnahme des aggressiven Modernismus und des *Urban Renewal* diese Diskussion wieder ins Spiel gebracht, hat doch Montreal nicht nur unterirdisch etwas zu bieten.

J. L.

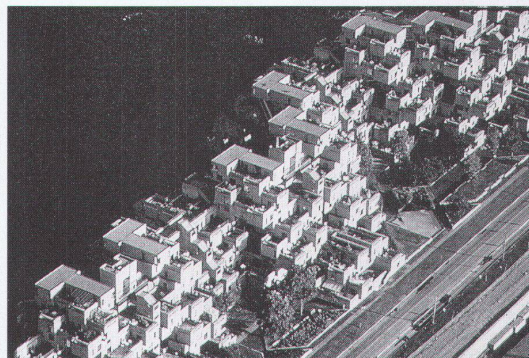
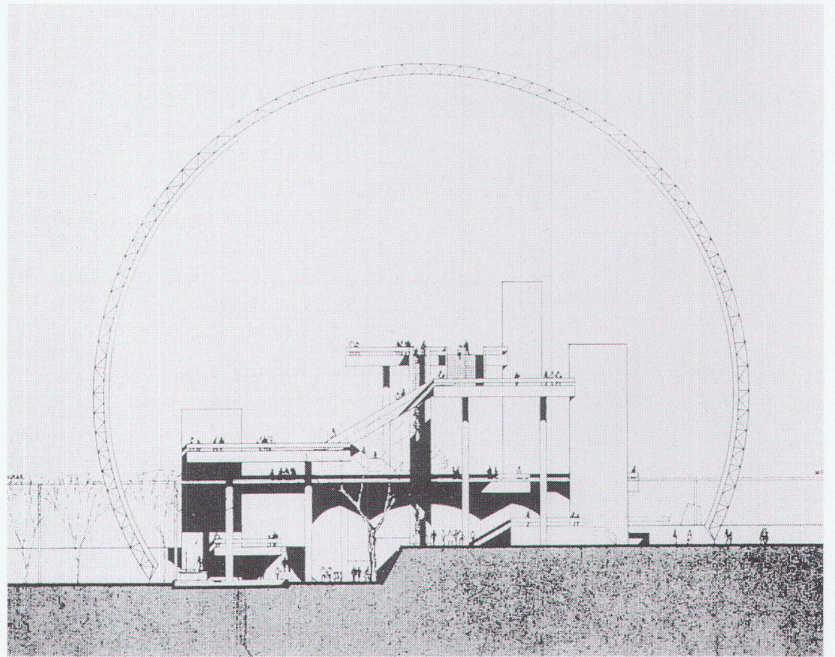
Der Autor dankt Hr. Jacques Besner, Leiter der Stadtplanung von Montreal und Autor eines Artikels über das unterirdische Montreal mit dem Titel «Perspectives historiques», erschienen in *Actualité immobilière*, Spezialheft, Herbst 1991, S. 4–10.



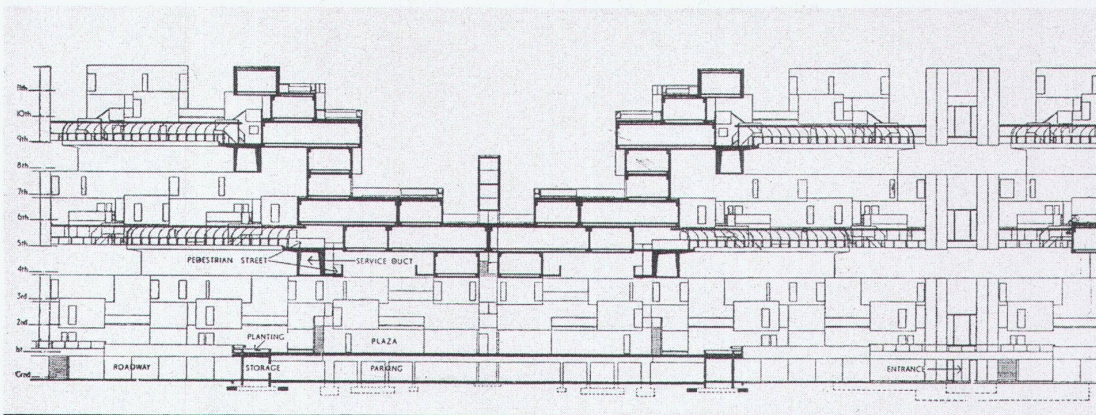
**Themenpavillons,
Weltausstellung in Montreal 1967;
Guy Desbarats, Projektbeauftragter**
■ Pavillons thématiques, Exposition
universelle de Montréal en 1967;
Guy Desbarats, chargé de projet
■ Theme pavilions, Montreal World
Exhibition of 1967; Guy Desbarats,
project manager

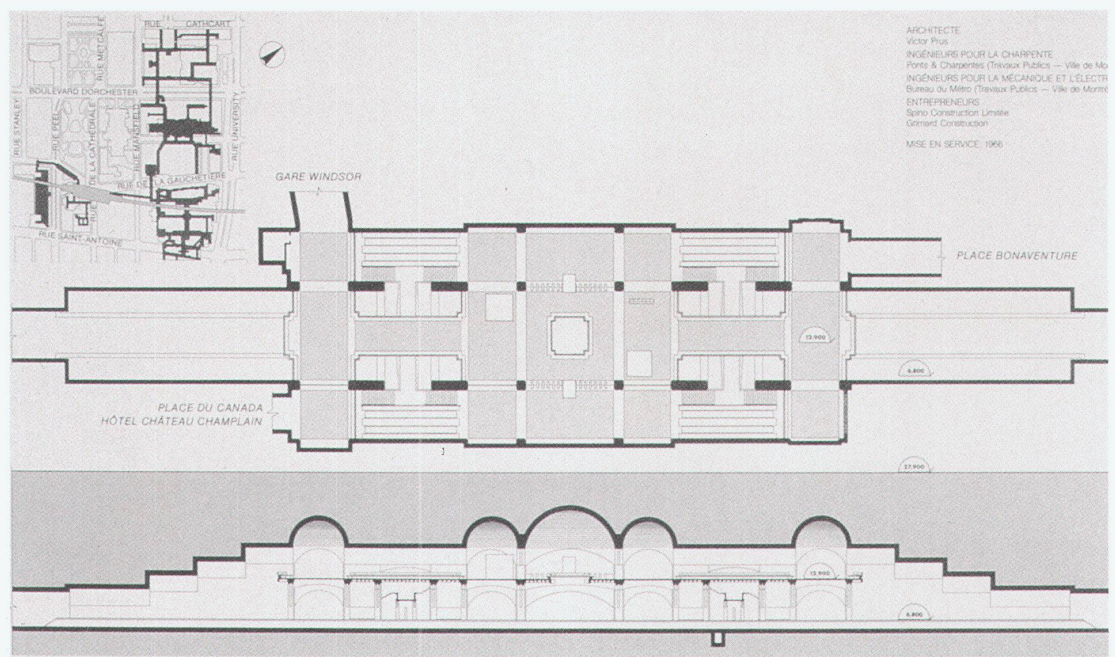


Buckminster Fuller:
Pavillon der Vereinigten Staaten,
Weltausstellung von Montreal, 1967
 ■ Pavillon des États-Unis, Exposition
 universelle de Montréal en 1967
 ■ Pavilion of the United States,
 Montreal World Exhibition of 1967

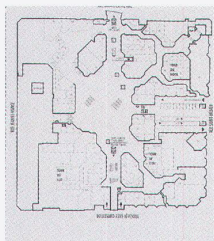


Habitat '67, Moshe Safdie in
Zusammenarbeit mit David und
Boulva, 1966–1967
 ■ Habitat '67, Moshe Safdie en
 collaboration avec David et Boulva,
 1966–1967
 ■ Habitat '67, Moshe Safdie in
 collaboration with David and Boulva,
 1966–1967





Metrostation Bonaventure;
Victor Prus, 1967
Station de métro Bonaventure



Desjardins-Komplex,
öffentlicher Innenraum;
Ouellet und Reeves, 1972–1976
■ Complexe Desjardins,
espace public intérieur
■ The Desjardins Complex,
interior public space

Place Montréal Trust, Innenansicht;
Zeidler und Peter Rose, 1988
Intérieur
Interior view
Foto: Jacques Lachapelle

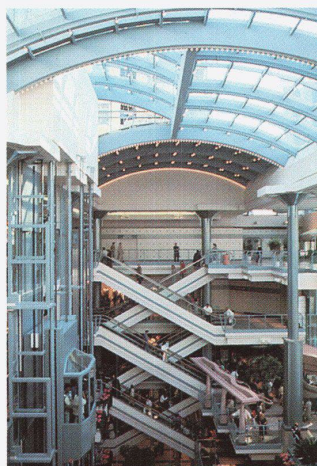


Foto:
Jacques Besner