

Genius Loci im Untergrund



Personen- und Velounterführung Winterthur Nord, 10:8 Architekten

Tibor Joanelly
René Dürr (Bilder)

Die unterirdischen Bereiche für Passantinnen und Velofahrer sind parallel geführt und räumlich verbunden.

Nischen zwischen den Ladenlokalen ermöglichen den Aufenthalt auch ohne Konsumation – und vielleicht den einen oder anderen Blick zwischen den Welten.

Wenn Kritik quantitative Aussagen machen soll, so ist sie nicht sehr gut aufgestellt. Denn ein Text über ein realisiertes Projekt muss sich auf einzelne relevante Aspekte beschränken und kann in keiner Form die umfassende Beschreibung einer tabellarisch geführten Bewertung erfüllen.

Doch Kritik kann Architektur verhandeln – indem sie nicht nur Stimmen einfängt und gewichtet (das geschieht auch mit dem Fragebogen des Davos Qualitätssystems) –, sondern indem sie das Bauwerk erzählt und vor allem auch interpretiert. Mit der Publikation erzielt Kritik zudem auch Öffentlichkeit. Sie schafft eine Arena und trägt damit zur Debatte und zum Diskurs bei.

Das *Davos Qualitätssystem Baukultur* des BAK schafft eine beschränkte Öffentlichkeit, indem es die am Planungsprozess Beteiligten befragt und bewertet und die daraus gewonnenen Wertungen an diese zurückspiegelt. Dies geschieht anhand von acht Qualitätskriterien: Gouvernanz, Funktionalität, Umwelt, Wirtschaft, Vielfalt, Kontext, Genius Loci und Schönheit. Hintergrund, Methodik und Konsistenz dieses Katalogs konnten nur Ausgangspunkte sein für den hier vorliegenden, viel zu kurzen Text. Auch können die einzelnen Kriterien nicht alle in ein Verhältnis zur Kritik gesetzt werden. Einzelbohrungen



müssen genügen – ein Vergleich könnte zum Beispiel also unter dem Aspekt der «Funktionalität» seinen Ausgang haben. Das Kriterium bietet sich zum Einstieg an, weil es die wirtschaftliche und Nutzen-orientierte Grundlage des Bauens darstellt und in diesem Sinn auch durch die Moderne tradiert ist. Beim hier «bewerteten» Objekt einer SBB-Personenunterführung (PU) fragt sich darum, wen überhaupt das Qualitätssystem adressiert.

Funktionalität: geschenkt!

Denn unter dem Eindruck von Kosten- und Gewinnoptimierung sind funktionale Aspekte heute matchentscheidend – das Wohlbefinden, die Orientierung und die Aufenthaltsqualität an einem Ort sind längst erkannte und strategisch eingesetzte Funktionen der Architektur.

Die neue PU Nord am Bahnhof Winterthur ist ein sehr grosses und weitverzweigtes Objekt. Sie erstreckt sich über verschiedene Areale mit überlappenden Projekthoheiten. Gerade aus diesem Grund

bietet sie sich für einen Baukultur-Check an. Der Um- und Ausbau der bestehenden Unterführung, das Einfügen einer kreuzungsfreien Veloverbindung unter dem Bahnhof, der Einbau einer unterirdischen Veloparkanlage, eines Zugangs für Anlieferung und zum Parkdeck, neue Perrondächer sowie der Umbau des Portals einer weiteren Gleisunterquerung für den Fuss- und Veloverkehr bei vollem Bahnbetrieb machten das ganze Vorhaben äusserst komplex. Die Grundlage dafür wurde in einer engen Zusammenarbeit zwischen der Stadt Winterthur und den SBB geschaffen.

Blinde Flecken ausleuchten

In den 1990er Jahren entwickelte die Stadt für ihr Zentrum das sogenannte Leiterkonzept, das eine Stärkung der Längs- und Querverbindungen zum Gleisraum beabsichtigte. Daraus entstand 2013 ein Masterplan. Im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Ausbauschnitt 2035 schufen SBB und Zürcher Verkehrsverbund ein Ausbaukonzept für den Bahnhof. Von

2017 bis 2018 haben SBB, Stadt und Kanton gemeinsam eine Testplanung zum Gleisraum SBB durchgeführt; 10:8 Architekten begleiteten das Projekt seit 2013, die Ausführung wurde diesen Frühling abgeschlossen.

Das Davos-Qualitätssystem regt aufgrund seines Kriterienkatalogs eigentlich dazu an, komplexe Planungsvorhaben schon früh während der Vorbereitung auf möglichst vielen Ebenen anzugehen. Im hier gezeigten Beispiel leisteten dies die Architekturschaffenden aber von sich aus, sie folgten einem ganzheitlichen Verständnis der gebauten Umwelt. Will heissen: aus Selbstverpflichtung und -verantwortlichkeit und nicht aufgrund einer Checkliste.

Die eigentliche Innovation des Projekts, die räumliche Verbindung der parallel geführten Stränge für Fussgänger und Velofahrende, ist aus der Absicht entstanden, zusammen mit den Bauherrschaften ein Bewusstsein für den Raum zu entwickeln, das die geforderten Anforderungen an Komfort und Sicherheit übersteigt.



Damit hat 10:8 die Überwindung eines Nützlichkeitsdenkens forciert, das bei den SBB unter dem Namen «Personenhydraulik» bis vor Kurzem geradezu ideologische Züge trug (und wovon der Rest des Bahnhofs mit Perrons, Parkhaus und Unterführung Süd noch immer zeugt). Vom Himmel fällt so ein Engagement nicht. 10:8 blickt auf einen längeren Prozess und eine längere Praxis zurück, die mit dem Bahnhof Oerlikon in Zürich ein erstes Best-Practice-Beispiel gefunden hat (vgl. *wbw* 4–2017, S. 36–43). Man könnte sagen: auf eine büroeigene Baukultur. Die mit ihr einhergehende Erfahrung würde im Davos Qualitätssystem zu keinerlei Punktegewinn führen.

Im Sinne des oben Gesagten kann das Qualitätssystem vor allem dort Wirksamkeit entwickeln, wo es die blinden Flecken des Bauens ausleuchtet – etwa, wenn es unter dem Kriterium «Gouvernanz» Partizipation einfordert. Hätte dieser Punkt bei der PU Winterthur schon bei der Projekt-evaluation auf dem Tisch gelegen und wäre

etwa die Bevölkerung während der Projektierung direkt in Entscheidungsprozesse einbezogen worden – und nicht nur über Info-Veranstaltungen –, so würden die Eingangsbauwerke heute vielleicht anders aussehen. Eine Bemerkung, die ich mehrmals von Passanten hörte: Die strikte Trennung von Velo- und Fussgängerunterführung im oberirdischen Stadtraum führe zu der kuriosen Situation, dass sich Fussgänger immer wieder auf den Velorampen wiederfänden, trotz eindeutiger Signalisation – respektive zu der Frage, weshalb diese Rampen nicht für Fussgänger offen seien.

Einen Geist quantifizieren

Es hätte freilich sein können, dass gerade im hier beschriebenen Fall die Fachkompetenz der Planenden durch Stimmen und Ideen aus der Bevölkerung übersteuert und so ein befriedigenderes Resultat hätte erzielt werden können. Oder dass der Wunsch geäußert worden wäre, die Zufahrtsbauwerke für die Nutzenden noch attraktiver und vor allem auch kenntlicher

zu gestalten. Die eigentliche *Pièce de résistance* des Qualitätssystems ist der «Genius Loci». Abgesehen davon, dass ohnehin nicht klar ist, was genau mit diesem Begriff gemeint ist – er war nie leicht zu fassen –, ist es fraglich, ob Projekte überhaupt danach bewertet werden sollen oder können. Schliesst ein transitorischer Raum wie die Personenunterführung in Winterthur nicht schon grundsätzlich einen Orts-Geist aus? Es braucht ziemlich viel Fantasie, um diesen zwischen Aufback-Croissants, Energydrink und Veloständer aufzuspüren.

Das Generische zeichnet solche Orte aus; wenn aber eben darum behauptet würde, dass das Generische den Genius Loci ausmache – etwa den «Mythos SBB» –, so wäre dies ein Zirkelschluss, der entweder zeigte, wie kommodifiziert das Verständnis von Christian Norberg-Schultz, dem norwegischen Theoretiker des Genius Loci, unterdessen ist. Oder wo heute dessen Grenzen liegen.

Brauchbarer für eine Bewertung – weil allgemeiner – ist die Kategorie «Kontext».



Die Treppen von Pool Architekten über den Aufgängen der Westseite inszenieren bildhaft das Treiben rundum (Bild links).

Die oberirdischen Bauwerke sprechen verschiedene Sprachen. Der Aufgang Ost von 10:8 Architekten verbindet zurückhaltend die Ebenen des Bahnhofs.

Anders als etwa das schwerfällige «Pilzdach» der Verkehrsbetriebe ganz in der Nähe (Stutz Bolt und Partner mit Joseph Schwartz, 2013) oder das an Renzo Piano erinnernde, zu grosse Vordach von Oliver Schwarz (2000) verstecken sich die oberirdischen Bauten von 10:8 beinahe im Stadtraum – wie könnte man eine solche Qualität und Haltung quantifizieren? Sie sind ein dienender Teil des Stadtraums, diskrete Elemente – also unauffällig, aber auch unterscheidbar im Sinne des lateinischen *discretus* –, die ihrer Aufgabe gerecht werden (ein kleiner Einwand wurde oben schon vorgebracht).

Doch das Gespür von 10:8 Architekten für den Stadtraum trug nicht überall Früchte. Auf der Westseite des Bahnhofs konnten die Vorstellungen der Projektpartner SBB und Stadt nicht genügend abgeglichen werden. Und doch wurde da ein Ort geschaffen, der es in sich hat, und man muss nicht derselben Meinung sein wie Jürg Senn von 10:8, nach dessen Ansicht die Wettbewerbe rund um den Bahn-

hof eher übermässig ikonische Lösungen hervorgebracht hätten – möglicherweise gerade durch die Konkurrenzsituation.

Tatsächlich sind die Treppen von Pool Architekten eine Einladung zur Aneignung des Stadtraums – sei es über Mittag mit Döner Kebab oder Tom Ka Gai allein oder abends und nachts mit Red Bull oder Bier und mit den Peers. Nur: Der aus dem Grundriss der Unterführung unverrückbar hervorgehende Liftschacht zwischen den einander zugewandten Treppen stört dieses Arenahafte, stört die Verhandlung mittäglicher Blicke und nächtlicher Inszenierungen.

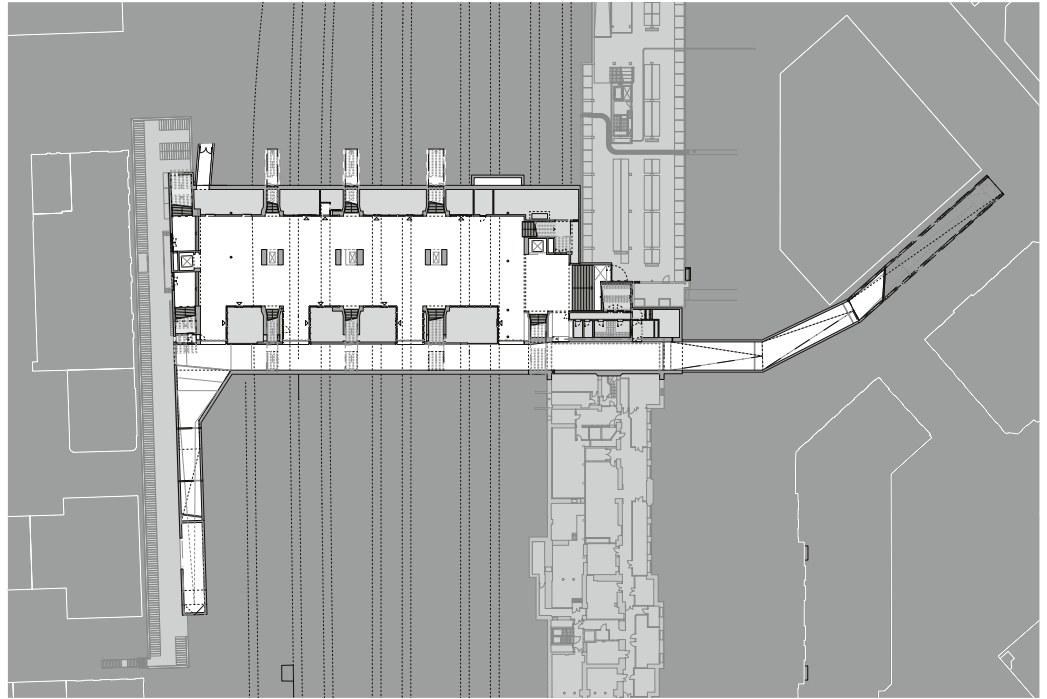
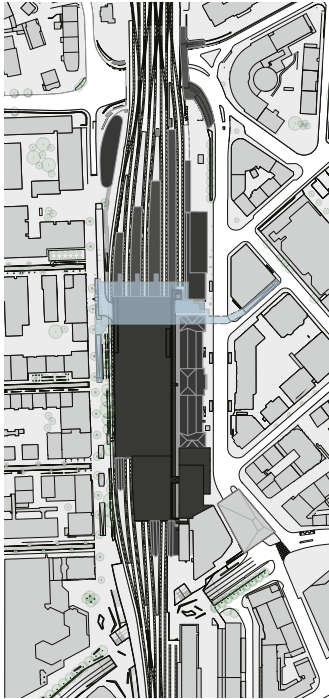
Baukultur – und dann?

Könnte er ein Element sein davon? Mit Verlaub, ja. Aber Architektur wurde aus diesem planerischen Sachzwang keine. Übersetzt in die Sprache von Davos tritt die ganze Problematik des Systems hervor: Es gäbe ein Plus für Funktionalität und Vielfalt und Abzüge unter Gouvernanz und Schönheit. Die von der Statistik neutrali-

sierte Ambivalenz kann nur erzählt werden. SBB, 10:8 Architekten und die Stadt Winterthur haben sehr viel richtig gemacht, und entsprechend fällt die Wertung für das Projekt nach Punkten sicher gut aus. Quod erat demonstrandum: Es wurde «hohe Baukultur» geschaffen.

Und dann? Das grösste Problem der Baukultur-Checkliste ist, dass sie affirmativ ist. Ähnlich wie jeder Determinismus muss sich das Davos-Qualitätssystem den doppelten Vorwurf gefallen lassen, dass es nicht nur das Bekannte und Gewohnte fortschreibt, sondern dass es auch das Bauen zu einer sozialen Konstruktion macht, die vor allem den gesellschaftlichen Bedürfnissen und Erwartungen gerecht wird – im hier diskutierten Fall also einer reibungslosen Mobilität und dem angenehmen Konsum.

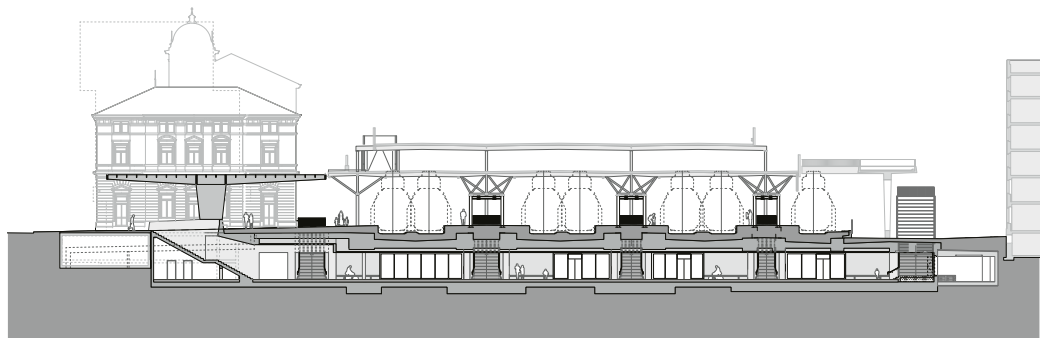
«Kritik» im Sinn des Qualitätssystems misst sich dabei an den systemimmanenten Hindernissen wie etwa falsch gesetzten Prioritäten (die Ideologie der Personenhdraulik), zu wenig durchdachten



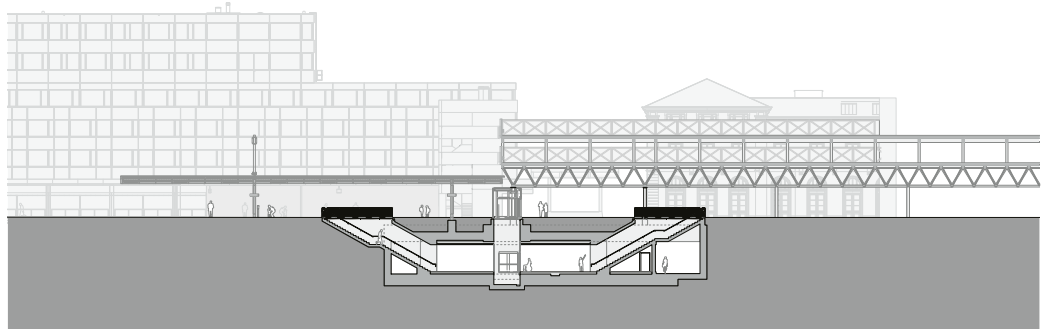
Ausbau Bahnhof Winterthur
 Bahnhofplatz 9, 8400 Winterthur
 Bauherrschaft
 Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern
 Architektur
 10:8 Architekten, Zürich, Daniel Wyss
 (Projektleitung); Mitarbeit: Beata
 Materkowska, Robert Schmude, Andrea
 Zupan-Dover u.a.
 Fachplanung
 Bauingenieure: Locher Ingenieure, Zürich
 Bauingenieur: F. Preisig, Winterthur
 Baumanagement/Bauleitung: B+P
 Baurealisation, St. Gallen
 Gebäudetechnik: OLOS, Baar
 Elektro: HDZ Elektroingenieure, Urdorf
 Lichtplanung: Vogtpartner, Winterthur
 Bauphysik: BAKUS, Zürich
 Aufzugsplanung: HR Wehrle
 Projektmanagement Aufzüge + Fahr-
 treppen, Schachen
 Baumeisterarbeiten
 Strabag, Schlieren
 Bausumme total (inkl. MWSt.)
 CHF 90 Mio.
 Gebäudevolumen SIA 416
 21000 m³
 Geschossfläche SIA 416
 3500 m²
 Chronologie
 Planerwahlverfahren: 2011
 Planung: 2012 – 17
 Realisierung: 2018 – 21
 Inbetriebnahme: Dezember 2021

Grundriss Untergeschoss, Ebene Unterführung. Die
 Velo-Garage (links, grau) wurde von Pool Architekten
 geplant.

0 20



Längsschnitt



Querschnitt, Ausgang West

0 20

Schnittstellen (die Trennung der Lose für Unterführung und Zugangsbauwerke im Norden) oder den Sachwängen (wie die verschleppte und zu wenig signalisierte Velorampe).

Was bei alledem aber wirklich fehlt, ist die fiktionale Komponente aller Architektur, ein Ausblick auf das, was ebenso oder trotz allem möglich sein könnte. Das Davos Qualitätssystem fragt nicht nach dem Entwurf eines grundsätzlich Anderen, an dem sich das Bauen und das Nutzen reiben und messen können. Es fragt nur nach dem Hintergrund des Bauens, und nicht nach dem Projekt, das sich davor abzeichnen könnte. In diesem Sinn sieht das Davos Qualitätssystem das Bauen als Dienstleistung an der Gesellschaft und nicht als etwas, das diese öffnet – trotz aller

Rhetorik von Vielfalt. Und da hilft auch das Kriterium der Schönheit nicht, denn diese erscheint hier als sozial determiniert (Immanuel Kant sprach in diesem Zusammenhang eher von Geschmack) – und nicht im Sinne von Hartmut Rosa unverfügbar und darum resonant.

Dieser Text hat bis jetzt vor einer abschliessenden Wertung zurückgeschaut. Das liegt daran, dass die Aufgabe weniger nach Architektur im Sinne einer unverfügbaren Resonanz verlangt als vielmehr nach Zweckerfüllung im Sinne der vom Davos Qualitätssystem eingeforderten hohen Baukultur. Vielleicht wird genau aus einer solchen Unterscheidung deutlich, dass ein Reden über Architektur verschiedene Ebenen der Wertung einschliessen muss – und dass aus ebensolchen Wertungen erst Ar-

chitektur entstehen kann. Hier zeigt sich, wie wichtig Arenen sind.

Auch im hier besprochenen Projekt gibt es Arenen: Es sind dies jene kleinen Plätze zwischen den beiden Strängen der Fussgänger- und der Velounterführung, die tatsächlich Verhandlungsorte sein könnten. Dort lässt es sich auch ohne Konsumation verweilen, um ein urbanes Impromptu zwischen eilenden Velofahrerinnen und bummelnden Hundehaltern aktiv mitzuerleben. Was an solchen «projektierten» Orten geschieht, ist dabei bis zu einem gewissen Grad wirklich unvorhersehbar und unverfügbar. Damit solche Orte entstehen, braucht es «starke Wertungen», klar gezeichnete Landkarten von Architektur-schaffenden, die durch kein Qualitätssystem ersetzt werden dürfen. —



n'H
neue Hölzbau AG

Neubau Obwaldner Kantonalbank, Sarnen
Fotos: Obwaldner Kantonalbank Sarnen / Samuel Büttler Photographie, Sarnen
www.neuehoelzbau.ch | www.gsa-technology.ch