Editoriale

Autor(en): **Caruso, Alberto**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): **- (2012)**

Heft 6: **Il passante ferroviario e la trasformazione della stazione di Zurigo**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

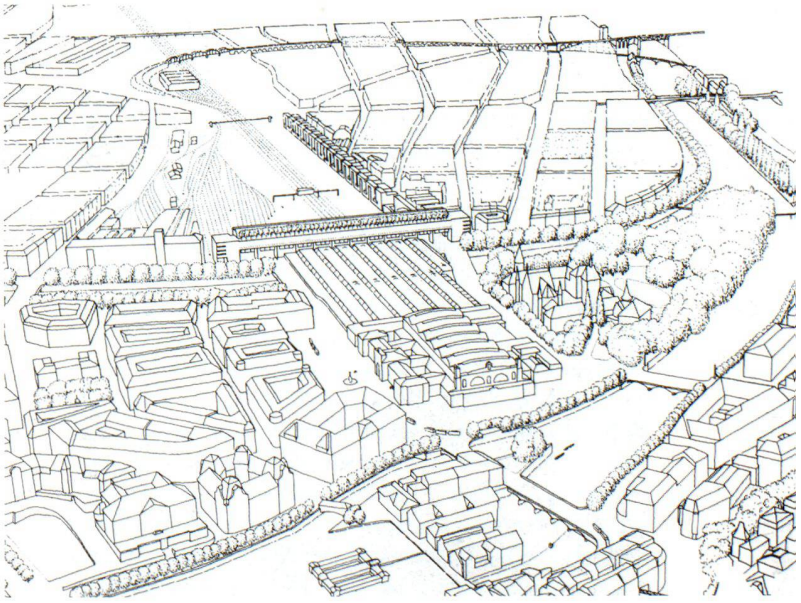
http://www.e-periodica.ch

Alberto Caruso

Costruire nella città

Non si tratta di inserirsi ed adattarsi alla città storica, ma si tratta, attraverso un intervento creativo, il progetto, di coglierla come esperienza del presente, per reinterpretarla e poterla così inserire nella nuova città.
Luigi Snozzi, 1975

Il progetto del nuovo passante ferroviario e del programma complessivo di trasformazione della stazione di Zurigo ci interessa, oltre che per le straordinarie eccellenze tecniche che si stanno mettendo in atto, per la condizione di progetto «nella città», di modificazione di un assetto esistente e consolidato per conferirgli nuova efficienza e nuovi significati.
La costruzione di una nuova stazione sotto la Hauptbahnhof, tra tiranti e diaframmi messi in opera nei precedenti lavori di ampliamento, con tunnel e altre imponenti opere sotto il corso della Sihl, senza interrompere l'esercizio ferroviario, e utilizzando il progetto infrastrutturale come occasione per riconcepire la relazione tra la città e la stazione disegnando un nuovo quartiere, sono la narrazione contemporanea delle potenzialità cui possono ambire i nostri mestieri di ingegnere e architetto quando si confrontano con la propria storia. Non crediamo che esistano condizioni più favorevoli e produttive per l'avanzamento della cultura tecnica e per la ricerca tecnologica, ed anche per quella architettonica, rispetto a contesti storicamente costituiti e così condizionanti.
A questo proposito Rainer Schützeichel ha scritto che *l'«identità» non è qualcosa che trova la propria realizzazione in un grande progetto, ma si crea attraverso il legame con le strutture esistenti, quindi con il «collegamento»*. La nostra epoca non afferma, cioè, la propria capacità costruttiva soltanto attraverso i progetti di grande dimensione, ma soprattutto attraverso quelli che accettano la sfida della trasformazione, che affrontano il tema della continuità, il confronto con la parte realizzata della conoscenza.
Jean-Pierre Dürig, responsabile della progettazione architettonica della stazione di Löwenstrasse, rispondendo alla domanda di Judit Solt sul ruolo che ha avuto la «rappresentazione» nel progetto, afferma che considerando le difficilissime condizioni del contesto, è impensabile che la nuova stazione non fosse sotterranea e che *...con queste premesse, le FFS non possono proprio permettersi di pensare alla propria rappresentazione*. In realtà è proprio della cultura europea contemporanea e democratica concepire la «rappresentazione» in termini del tutto diversi da quelli del passato, mettendo in scena spazi pubblici (come quelli progettati con sapienza dallo stesso Dürig nel sottosuolo della Bahnhof Löwenstrasse), finalizzati non alla celebrazione della cultura di un gruppo sociale dominante, ma al funzionamento più esteso ed efficace dei servizi ed al benessere fisico e psichico degli utenti. È una conquista del moderno il ribaltamento dei valori storicisti, per cui non si adottano linguaggi architettonici differenti per risolvere bisogni sociali diversi. Per casa Tugendhat, residenza di un grande industriale, Mies ha usato il medesimo linguaggio che per la casa economica del Weissenhof. Cambia il sito, la dimensione dei locali o la qualità dei materiali, non la minimale grammatica architettonica. E proprio la dimensione trasformativa di questo progetto nella Hauptbahnhof zurighese gli conferisce l'energia antimonumentale necessaria all'attualità del suo significato. Dice ancora Dürig: *Il nostro obiettivo urbanistico principale consisteva nel ricongiungere i due quartieri divisi dalla stazione. Volevamo porre fine all'idea che la sede ferroviaria fosse una barriera, facendo sì che aree di pari valore e densità crescente confluissero l'una nell'altra. Con questa idea abbiamo vinto il concorso.* Questo è il valore aggiuntivo che rende esemplare il progetto, che conferisce alla trasformazione la scala urbana e la carica progressiva.
Non può non venire in mente, a questo punto, il visionario progetto che Mario Botta e Luigi Snozzi hanno presentato nel 1978 al concorso per un ampliamento della Hauptbahnhof, fondato sulla necessità di risolvere la separazione provocata dai binari nella forma urbana. Un progetto che ha insegnato a più generazioni a pensare sempre alla città ed ad avanzare proposte, come era questo lungo edificio a ponte, che guardano avanti verso esiti inaspettati, anche se collocate fuori dall'area definita nel bando di concorso.



Alberto Caruso

Bauen in der Stadt

Es geht nicht darum, sich in die historisch gewachsene Stadt einzufügen und sich daran anzupassen. Es geht vielmehr darum, sie durch ein kreatives Vorhaben – das Projekt – als Erfahrung der Gegenwart zu sehen, um sie dann neu zu interpretieren und so in die neue Stadt mit aufzunehmen.
Luigi Snozzi, 1975

Die neue Durchmesserlinie und das gesamte Umbauprojekt für den Zürcher Hauptbahnhof interessieren uns nicht nur wegen der dort erbrachten herausragenden technischen Leistungen, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass ein Bauvorhaben mitten in der Stadt umgesetzt und ein bestehendes und bewährtes Gefüge so verändert wird, dass es nicht nur an Effizienz gewinnt, sondern auch neue Bedeutungen annimmt. Der Bau des neuen Bahnhofs unter dem Hauptbahnhof, inmitten von Zugankern und Trennwänden aus früheren Erweiterungen, zeigt das Potenzial auf, das Ingenieure und Architekten realisieren können, wenn sie sich mit ihrer Geschichte auseinandersetzen. Ohne Unterbrechung des Bahnbetriebs werden Tunnel und andere umfangreiche Bauwerke unter der Sihl geschaffen, zugleich bietet das Infrastrukturprojekt eine Chance zur Neudefinition der Beziehung zwischen Stadt und Bahnhof durch Entstehung eines neuen Stadtviertels. Wir glauben, für den Fortschritt der technischen Kultur und der technologischen Forschung sowie der Architektur kann es keine günstigeren und produktiveren Bedingungen geben als historisch geprägte Kontexte, die klare Bedingungen festlegen.
Zu diesem Thema hat Rainer Schützeichel geschrieben, dass «Identität» nicht in einem grossen Projekt realisiert, sondern durch die Anbindung an das Bestehende geschaffen wird, *also durch die «Verbindung». Unsere Epoche stellt ihre eigene Fähigkeit, Bauwerke zu errichten, nicht nur durch grosse Projekte unter Beweis, sondern vielmehr durch Projekte, die die Herausforderung des Wandels annehmen und sich mit dem Thema der Kontinuität und dem umgesetzten Teil des Wissens auseinandersetzen. Jean-Pierre Dürig, der für die architektonische Planung des Bahnhofs Löwenstrasse verantwortlich ist, antwortet auf die Frage von Judit Solt nach der Rolle der «Repräsentation» in diesem Projekt, angesichts der extrem schwierigen Bedingungen wäre es undenkbar gewesen, den Bahnhof nicht unterirdisch zu bauen und …die SBB könnten es sich unter diesem Druck gar nicht leisten, an Repräsentation zu denken. Die zeitgenössische europäische Kultur hat ein vollkommen anderes Konzept von Repräsentation als in der Vergangenheit. Sie inszeniert öffentliche Räume (wie diejenigen, die Dürig meisterhaft für den unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse geplant hat), die nicht mehr dazu dienen, die Kultur der herrschenden gesellschaftlichen Gruppe zu zelebrieren, sondern umfassende und funktionierende Dienstleistungen bereitstellen und das physische und psychische Wohlbefinden der Nutzer gewährleisten sollen. Die Umkehrung der alten Werte des architektonischen Historismus ist eine Errungenschaft der Moderne. Demnach wird unterschiedlichen sozialen Bedürfnissen nicht mehr mit unterschiedlichen architektonischen Formsprachen begegnet. Für die Villa Tugendhat, das Wohnhaus eines bedeutenden Industriellen, verwendete Mies van der Rohe die gleiche Formsprache wie für die kostengünstigen Wohnungen der Weissenhofsiedlung. Der Standort, die Raumgrössen und die Qualität der Werkstoffe ändern sich, die architektonische Grundgrammatik dagegen nicht. Gerade die Veränderungskraft des Projekts am Zürcher Hauptbahnhof verleiht ihm die «antimonumentale» Energie, die seine Bedeutung so aktuell machen. Dürig sagt:* Unser wichtigstes städtebauliches Ziel war es, die durch den Bahnhof voneinander getrennten Stadtviertel wieder zu vereinen. Wir wollten der Vorstellung ein Ende setzen, dass das Bahngelände eine Barriere bildet, und dafür sorgen, dass Gebiete mit gleichem Wert und wachsender Dichte ineinander übergehen konnten. Mit dieser Idee haben wir den Wettbewerb gewonnen. *Das ist der Mehrwert, der dieses Projekt so vorbildlich macht und dem Umbau seine städtebauliche Bedeutung und seine Modernisierungskraft verleiht. Dabei muss man an das visionäre Projekt denken, das Mario Botta und Luigi Snozzi 1978 für den Wettbewerb zur Erweiterung des Hauptbahnhofs einreichten und mit dem die von den Gleisen verursachte Trennung in der Stadt überwunden werden sollte. An diesem Projekt haben mehrere Generationen gelernt, bei der Planung immer an die Stadt zu denken und Vorschläge zu machen – wie in diesem Fall das lange Brückengebäude –, die nach vorn auf unerwartete Entwicklungen blicken, auch wenn sie sich ausserhalb des Wettbewerbsareals befinden.*