Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: [7]: Eisenbahn renovieren

Artikel: Die Bogenhalle
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-816359

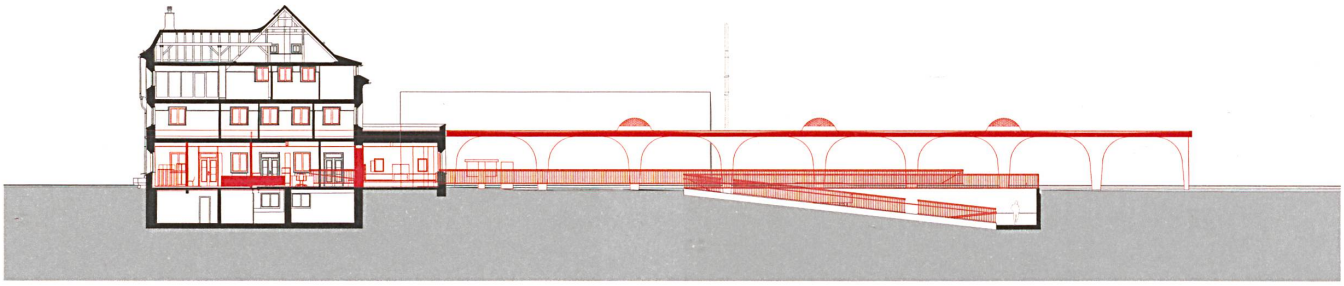
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

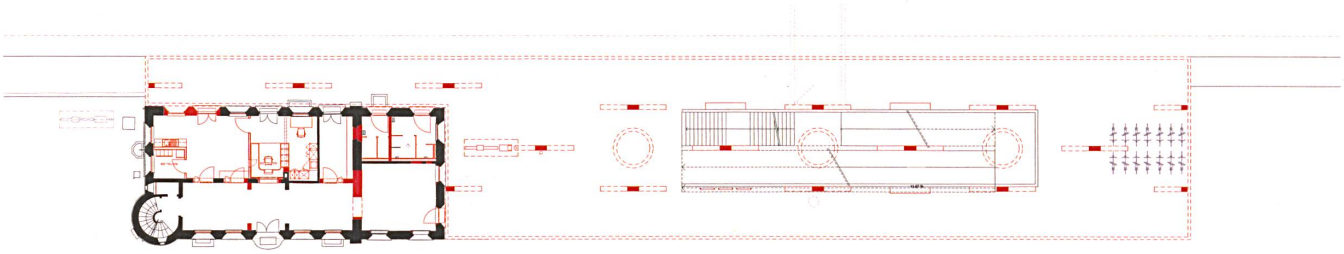
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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



Längsschnitt: Eine lange Bogenhalle nimmt nun die Züge in Zernez auf, eine Unterführung mit Rampe ermöglicht den Zugang für alle.



Erdgeschoss: Das Stationsinterieur ist ausgeräumt und renoviert.

0 5 10 m

Burg bleibt Burg – der stolze Bahnhof von Zernez mit Bogenhalle und Umsteigeplatz auf die Busse nach Südtirol (rechts).

Ausgeräumt, licht und luftig – das Interieur der Station mit den Sitzbänken, die in die Architektur gefügt wurden.

Die Bogenhalle

Für Zernez haben die Bahnpioniere vor hundert Jahren eine grosse Rolle vorgesehen. Von hier aus hätte die Ofenberg-Bahn über den Ofenpass abzweigen und bis nach Meran fahren sollen. Darum baute Meinrad Lorenz 1911 ein diesem Plan angemessenes, dreistöckiges Stationshaus mit Rundbögen, Säulen, Treppenhaus-Zylinder und Quergiebel. Die Ofenberg-Bahn blieb Zeichnung. Das Dorf aber hat einen stattlichen Bahnhof. Hier ein Fenster weg, dort eine Türe zu, hier ein Anbau dran – der Betrieb ging nicht nur sanft mit ihm um. Maurusfrei Architekten haben etliche Eingriffe zurückgebaut, die alte Schalterhalle freigelegt und ihren Eingang zur Perronhalle geöffnet. Denn dort warten nun als Trost für die Ofenberg-Bahn die Postautos nach Südtirol und Livigno, in die die Passagiere trockenen Fusses auch im Wintersturm umsteigen können.

Die RhB taufte anlässlich der Einweihung des renovierten Bahnhofs einen Zug auf den Namen von ‹Steivan Brunies». Er war Biologe, Ländlermusikant und Gründer des Schweizerischen Nationalparks, zu dem viele Wanderinnen und Naturfreunde in Zernez aussteigen. Steivans Zug ist aber nicht mehr die Bahn von einst mit Lokomotive, zwei Personen- und einem Gepäckwagen. Er ist heute ein 49,5 Meter langer Triebzug. Andere Züge der RhB sind noch länger. Die Perrons vieler Bahnhöfe müssen darum verlängert, Gleiseanlagen und Zugskreuzungen neu eingerichtet werden, denn es gilt die Substanz zu erhalten und den Komfort zu verbessern. Zum technischen kommt der gesellschaftliche Wandel. Die Eisenbahn gehört auch denen, die nicht gut zu Fuss sind. Das schreibt seit 2004 das Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten vor. Das Verlangen nach Bauen ohne Barrieren kommt uns allen zugut. Das ist in Zernez eindrücklich Architektur geworden. Die Perrons sind statt 140 bis 170 Meter nun 248 bis 300 Meter lang und so erhöht, dass die Passagiere stufenlos in den Zug einsteigen können und nicht mehr in den Wagen hochklettern müssen.

Elegant haben die Architekten diese gestalterische Knacknuss gelöst: die neuen, 77 Meter langen Perrondächer sind mächtige Bauten. Sie wählten für ihre Abstützung eine Kaskade von lang geschwungenen Bögen, wie sie als Motive auch das Stationshaus zieren. Sie sind asymmetrisch versetzt, was aus den zwei Perrons lichte Hallen macht, dem menschlichen Massstab angemessen. Die Stützen und die Dächer sind edel weiss betoniert. Damit Zugang für alle gewährt ist, hat die RhB in den letzten Jahren zahlreiche Unterführungen gebaut – mächtiger Tiefbau neben den oft malerisch feingliedrigen Stationshäusern. In Zernez führen nun aus den luftigen Bogenhallen Treppen und eine Rampe mit Spitzkehre in den Untergrund. Fotos: Ralph Feiner ●

Bahnhof Zernez, 2011
Bauherrschaft:
RhB; Manfred Bertsche (Projektleitung)
Architektur: Maurusfrei Architekten, Chur / Zürich, mit Pensa Architekten Silvaplana / Zürich; Norman Woorth (Projektleitung); Daniel Auer, Maurus Frei (Team); Renato Florineth (Bauleitung)
Ingenieure:
Schneider Ingenieure, Chur (Bau); Beat E. Birchler, Zernez (Hochbau)
Kosten: Fr. 17,1 Mio. (Bahnanlagen) Fr. 1,7 Mio. (Station)

Eisenbahn für alle heisst Zugang für alle über lange Rampen und Unterführungen.