

Lust auf gewagte Konstruktionen : die Warschauer Bahnhöfe von Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak

Autor(en): **Kil, Wolfgang**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **99 (2012)**

Heft 9: **Holz als Kleid = Du bois comme vêtement = Wood as garment**

PDF erstellt am: **19.07.2024**

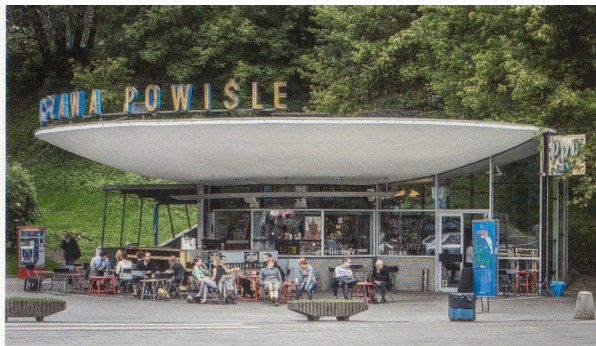
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-349174>

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.



Bilder: Jakob Czerwicz

Powiśle: Runde Hängeschale, Barbetrieb statt Billetverkauf

Lust auf gewagte Konstruktionen

Die Warschauer Bahnhöfe von Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak

Auch nachdem die Fussballkarawane weitergezogen ist, bleibt Polens Hauptstadt eine Grossbaustelle, in der nicht nur Bewunderer von Hochhauskulisen auf ihre Kosten kommen. Mit Spannung erwartet und schliesslich vielstimmig kommentiert wurde die Erneuerung des Bahnhofs Warszawa Centralna aus dem Jahr 1975 – nun durch das Büro Towarzystwo Projektowe saniert – zweifellos das Hauptwerk zweier Architekten, die bislang in der Hall of Fame der Architekturmoderne fehlten. Da neben dem Hauptbahnhof nun auch ihre übrigen Bauten entlang der zentralen Stadtbahntrasse im alten Glanz zu bestaunen sind, sollte man sich doch ihre Namen merken: Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak. Mit phantasiereichen Schalendächern haben sie sich als würdige Kollegen ihres Landsmannes Andrzej Nowicki und somit als legitime polnische Verwandte der weltumspannenden Ingenieurkünstlerfamilie erwiesen. Seit fünf Jahren haben junge Warschauer Architekten nun mit bemerkenswer-

ten Restaurierungserfolgen zur Entdeckung dieses bisher kaum beachteten, dabei wirklich spektakulären Erbes der polnischen Nachkriegsmoderne beigetragen.

Wie viele andere europäische Metropolen verfügte auch Warschau gegen Ende des 19. Jahrhunderts über einen Kranz von Kopfbahnhöfen. Die Modernisierung dieses veralteten Verkehrssystems mittels einer Durchmesserlinie gehörte zu den wichtigsten Projekten des 1918 neu gegründeten polnischen Staates: Dazu verlegte man zwischen 1926 und 1932 die Gleise der Ost-West-Trasse – immerhin Warschaus Teilstück der Strecke Paris-Moskau – quer durch die Stadtmitte in den Untergrund. Der provinziell wirkende alte Hauptbahnhof wurde durch einen Neubau in kräftig-sachlicher Kubatur ersetzt; sein Rohbau brannte allerdings 1939 noch vor der Fertigstellung nieder. Die bald darauf einmarschierenden deutschen Besatzer betrieben die notdürftig vollendete Anlage ohne Ehrgeiz und zerstörten sie vor ihrem Abzug 1944 genauso gründlich wie die gesamte Stadt westlich der Weichsel.

Vom Stalinismus zur Moderne

Vom Neuaufbau Warschaus wurde international vor allem die akribische Wiederherstellung einiger

Altstadtviertel zwischen Schloss und Neumarkt wahrgenommen, doch für Polens Hauptstadtplaner war die Modernisierung der Infrastruktur von sehr viel grösserer Bedeutung. Zeitgleich mit den ersten, zumeist noch bescheidenen Wohnbauprojekten wurde schon 1946 ein Wettbewerb für einen neuen Zentralbahnhof ausgeschrieben, den Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak mit einer gewaltig ausladenden Glastonne gewannen. Das Projekt geriet bald in die schwierige Phase der stalinistischen Stildiskussionen, weshalb es mehrfach sein Aussehen wechselte; es sind Zeichnungen und Modelle mit trutzigen Ecktürmen und brachialen Säulenreihen überliefert. Ab Mitte der 1950er Jahre entspannte sich die Lage wieder, nun kündeten Stabtragwerke und wilde Faltdächer vom ausgeprägten Ingenieurpathos der beiden Architekten, die mit dem tatsächlichen Baubeginn ihres Zentralbahnhofs allerdings noch bis 1972 warten mussten.

Bis es dazu kam, hatten Romanowicz und Szymaniak trotzdem unentwegt zu tun: Zur funktionellen Neuordnung der Infrastruktur gehörte auch die Entzerrung des Bahnverkehrs entlang der Ost-West-Trasse, weshalb die neuen Endbahnhöfe beiderseits des Stadtzentrums eine deutliche Aufwertung erfuhren. Dem Ostbahnhof (Wschodnia)

Parkfläche optimal nutzen



velopa

swiss parking solutions

Doppelstöckiges Parken mit Etage'2' löst Kapazitätsprobleme an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Basierend auf einer Marktstudie überzeugt die Velopa-Eigenentwicklung durch reduzierte Optik und nachweislich einfaches Handling.

Nutzen auch Sie die zweite Etage!

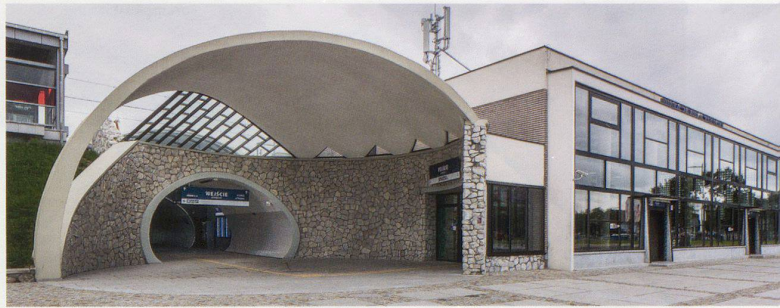
Ihr servicestarker Partner:

parken ■ überdachen ■ absperren

Velopa AG, CH-8957 Spreitenbach
+ 41 (0)56 417 94 00, marketing@velopa.ch
www.velopa.ch



Stadtbahnstation Wschodnia (Ostbahnhof), 1969: Zwei versetzte Faltenreihen mit Oberlichtern



Stadion, 1958: Frei geformte Kalottenschale über dem Tunnel zu den Gleisen



Ochota, 1963: Klassische Hyparschale als Klammer zwischen allen Verkehrsebenen



Centralna, 1975: Geschwungene Durchlaufträger auf schlanken Stützen bilden eine «Tischplatte» mit enormer Spannweite.

am anderen Weichselufer fiel ab 1969 für einige Jahre die Rolle der repräsentativen Ankunftsstation zu. Mit seiner von langen Stahlträgern sphärisch überwölbten Empfangshalle und einem für damalige Verhältnisse enorm weit auskragenden Vordach gaben die Architekten ein klares Signal: Mit dem muffigen Klassizismus war unwiderruflich Schluss.

Mit der Haupthalle durch einen langen Tunnel verbunden, besitzt Wschodnia noch einen kleinen Annex – die Station der Vorortbahn, an der die Lust der Architekten an gewagten Konstruktionen jedes Entwurfsdetail prägt: Fein geformte Betonfalten bilden ein spielerisch gefächertes Dach mit Oberlichtern in weitem Überstand zur Strasse hin. Fast noch faszinierender als die Untersicht aus der Passantenperspektive wirkt bei diesem Schmuckstück angewandter Geometrie die Draufsicht vom darüber liegenden Bahnsteig. Dank feinfühligster Sanierung durch das Warschauer Büro AiB kommt die helle und heitere Raumwirkung des Originalentwurfs heute wieder voll zur Geltung.

Kontinuierliches Dazulernen

Diese selbst am unscheinbaren Nebenbauwerk demonstrierte Souveränität kam nicht von ungefähr. Der Station Wschodnia waren vier andere

Bahnprojekte vorausgegangen, an denen Romanowicz und Szymaniak, wie in einem Lehrkurs, das ästhetische Potenzial ein- oder mehrfach gekrümmter Schalendächer (samt deren bautechnischen Realisierungsproblemen) ausloten konnten. Begonnen hatte es mit dem Haltepunkt Stadion. Dicht hinter der alten Arena Dziesięciolecia (dt.: Zehnter Jahrestag) errichteten sie 1958 am Fusse des Bahndamms eine noch recht konventionelle, aber erstaunlich grosszügige Empfangshalle mit langer Kassenreihe, Kiosken und Büros. Die darüber liegenden Bahnsteige erreicht man durch einen unrund gewölbten Tunnel, dessen äusseren Zugang eine Betonkuppel als frei geformte Kalotte krönt. Die 2012 gerade rechtzeitig zur Fussball-Europameisterschaft abgeschlossene Sanierung durch den Architekten Michał Błaszyk unterstreicht das betont modernistische Gesicht dieser kleinen Gebäudegruppe, die man in ihrer ungestümen Formenlust eher im tropischen Süden erwarten würde als hier am wilden Ostufer der Weichsel.

1963 dann die Station Ochota: Dort, am Westrand der City, verläuft der Gleisgraben noch ungedeckelt, so dass von einer breiten Fussgängerbrücke herab zwei versetzte Bahnsteige zu erschliessen sind. Diese getrennten Verkehrsebenen werden in einer perfekten räumlichen Komposition vom

Empfangspavillon verklammert. Der besteht aus einer klassischen Hyparschale über quadratischem Grundriss, ist zum Bahngraben hin bündig verglast und bietet zur Passantenseite einen weiten Dachüberstand, der heute Teile eines kleinen Bars überdeckt. Unter der zeichenhaften Schale fanden neben den Treppen einige Technikräume und die Ticketschalter Platz – heute leider ohne Funktion. Immerhin wurde dieser hinreissend komponierte Bau als erster seiner Art 2008 von Henryk Łaguna (Büro MAAS) mit grösstmöglicher Achtung vor den originalen Details restauriert.

Courage für Erhalt

Wo die unterirdischen Gleistrassen am Ufer der Weichsel wieder ans Tageslicht kommen, liegt die Station Powiśle. Wegen der steilen Hanglage hat dieser Haltepunkt zwei Zugänge – einen auf der Hochebene des Stadtzentrums, einen auf tiefem Uferniveau. 1963 durften die beiden Bahnarchitekten hierfür gleich zwei Empfangsbauwerke entwerfen: Am oberen Zugang lockt ein sphärisch durchhängendes und dabei steil abfallendes Schalendach die Fahrgäste hinab zu den langen Bahnsteigen, an deren unterem Ende sich ein kreisrund überdachter Pavillon an den Bahndamm schmiegt, als sei dort eine sprichwörtliche «Fliegende Un-

terrasse» gelandet. Der obere Eingang wurde zeitgleich und vom selben Architekten restauriert wie die Station Ochota – leider sind auch hier die Verkaufskioske inzwischen verwaist. Anders dagegen der untere Pavillon – den wollte das Bahnunternehmen eigentlich aufgeben. Doch Małgorzata Kuciewicz und Jakub Szczęsny vom Büro Centrala kämpften um das Projekt, nach eigenem Bekunden aus ideellen Motiven: «Die Verluste an wichtigen Zeugnissen der Nachkriegsmoderne häuften sich, nicht nur in Warschau. Wir wollten auch mal positive Objekte in der Presse lancieren.» Die Architekten verbündeten sich mit einem «träumerischen» Junginvestor, der den desolaten Bahnpavillon mit dem verwegenen Dachschirm für wenig Geld erwarb, um daraus einen Kulturstandort zu entwickeln. Samt seinem Vorplatz zu Füßen des imposanten Poniatowski-Viadukts ist das nonchalant geführte Bistro rasch zum Geheimtipp der lokalen Partyszene geworden – ein Erfolg, dem die Warschauer Kollegenschaft mit offener Sympathie begegnet: Kurz nach Eröffnung des geretteten Kleinods veranstaltete das führende polnische Architekturmagazin dort ein Kostümfest, von dessen Einnahmen die alte Stationsleuchtschrift repariert und in neuer Strahlkraft installiert werden konnte.

Einst, in den späten 1950er- und frühen 1960er Jahren, waren die Bauten von Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak Fanal einer Stilwende, weg von Stalins Klassizismus, hin zur modernistisch befreiten Form. Doch auch heute gehen von ihnen Signale eines Umdenkprozesses aus: Junge Warschauer Büros stellen mit diesen Restaurierungen erstmals ihr Können unter Beweis. Sie werben zugleich für den pfleglichen Umgang mit einer Architekturperiode, deren Akzeptanz in Polen noch umstrittener ist als im übrigen Europa. Also, lieber Warschau-Besucher, gönne Dir eine Zeitreise: mit der Stadtbahn von Ochota über Stadion bis Wschodnia. An der Powiśle-Bar kannst Du die Entdeckung dieser unverhofften Preziosen dann mit einem Prosecco, oder besser noch einem Wodka feiern.

Wolfgang Kil

Unité de formation

Zwei neue Direktoren an der Architekturabteilung der EPF Lausanne

Vor zehn Jahren vollzog sich an der EPF Lausanne ein grundlegender Wandel der Architekturausbildung. Das wie an der ETH Zürich vormals autonome Departement Architektur wurde im Rahmen der Neuorganisation der Hochschule unter deren neuem Präsidenten Patrick Aebischer in die disziplinenübergreifende Fakultät ENAC (Environnement Naturel, Architectural et Construit – Architektur, Bau- und Umweltwissenschaften) eingegliedert, zu der neben dem Institut d'architecture auch das Institut de l'urbain et des territoires, das Institut de l'ingénierie civile und das Institut de l'ingénierie de l'environnement zählen. Es fehlte nicht an kritischen Stimmen zu diesem Prozess; während der SIA Kritik übte und manche bereits das Ende der Architektur als eigenständige Disziplin befürchteten, erörterte Roger Diener in seiner Antrittsvorlesung an der ETH Zürich 2001 im Hinblick auf die Integration der Architekturabteilung in die Fakultät ENAC den Stellenwert der Disziplin und wies auf die Gefahren hin, Architektur vermehrt als Dienstleistung oder ergänzende Engineering-Leistung zu verstehen.

Chancen für den Beruf

Heute, zehn Jahre nach dieser Neuorganisation reagieren aber Roberto Gargiani und Luca Ortelli gelassen, wenn man sie mit der damals geäußerten Kritik konfrontiert. Die beiden neuen Direktoren folgen Inès Lamunière und Bruno Marchand in der Leitung der Architekturabteilung, wobei Gargiani als Direktor der Section d'architecture (SAR) und Ortelli als Direktor des Institut d'architecture (IA) fungieren. Parallel zu diesem Führungswechsel steht ein neuer, wenn auch anders gearteter Umbruch an: So findet ein eigentlicher Generationenwechsel statt. Mit Patrick Berger, Patrick Mestelan und Jacques Lucan verlassen drei verdiente Professoren altershalber die

Architekturabteilung, nachdem einige Jahre zuvor bereits Vincent Mangeat und Martin Steinmann emeritiert wurden. Alles Professoren, die die Architekturausbildung an der EPFL geprägt haben. Diese Veränderungen sind Anlass, die beiden neuen Leiter nach ihren Plänen zu fragen, nach der Ausrichtung der Lehre, der Positionierung der Architektur an der Schule, und – vor dem skizzierten Hintergrund – den Potenzialen des ENAC im nationalen Vergleich wie auch im internationalen Wettbewerb unter den Hochschulen.

Die Gelassenheit der beiden neuen Direktoren nährt sich unter anderem aus der Zahl der immatrikulierten Studierenden: Letztes Jahr begannen 384 junge Menschen mit dem Architekturstudium an der EPFL (an der ETH Zürich: 283); überdies stellt die Architekturabteilung mit insgesamt etwa 1000 Studierenden die grösste Abteilung der EPFL (total ca. 7800). Werden diese Zahlen in manchen Kommentaren auch etwas voreilig dem aufsehenerregenden Neubau des Rolex Learning Center der Architekten Sanaa zugeschrieben, mit dem sich die Schule weltweit positioniert hat – ein Bauwerk übrigens, das unter Lausanner Architekturprofessoren nicht nur für Begeisterung sorgte, liest man etwa Patrick Mestelans Beitrag «Le Rolex Learning Center ou la bibliothèque évanouie» in der Zeitschrift *Tracés*, 11/2010 – so sehen Gargiani und Ortelli in dem Wachstum vielmehr ein Resultat der Neugliederung. Befürchtungen um den Verlust der Autonomie der Disziplin bezeichnen sie daher als eine «vision élitaire» oder «intellectuellement ridicule». Des Risikos einer Autonomieeinbusse für die Architektur durchaus bewusst, erkennen sie die spezifische Ausrichtung der Architekturlehre vor dem Hintergrund einer immer komplexer werdenden Zusammenarbeit und Arbeitsteilung gerade als Chance, um Relevanz für die Disziplin zurückzugewinnen – Glaubwürdigkeit, Vertrauen auch, die zuweilen selbstverschuldet verspielt wurden. «Capable d'interagir avec des autres professions» – so fasst Gargiani eine Zielvorstellung in seinem Positionspapier «Racines de l'arbre. Propositions pour une école à venir» zusammen, während Ortelli im Gespräch