

Der Bahnhof von Perpignan: Architektur, Geschichte und Funktion

Zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatte das Roussillon als Wirtschafts- und Handelsregion zunehmend an Bedeutung verloren. Perpignan war eine kleine, befestigte Stadt, deren urbane Entwicklung in starkem Ausmaß von militärischen Vorgaben abhing. 1858 befreite die Inbetriebnahme der Eisenbahn die Ebene des Roussillon aus der Isolation und gab den nötigen Anstoß für einen ökonomischen Aufschwung. Perpignan und Umgebung verwandelten sich in einen riesigen Garten, bewachsen von Rebstöcken, Gemüse- und Obstpflanzungen, deren Erträge für den Binnenmarkt bestimmt waren. Es war die Epoche der großen Weingüter, der landschaftlichen Verschönerungsarbeiten und der urbanen Erschließung der umliegenden Ortschaften. Die Hauptstadt des Roussillon blühte rasch auf und wurde zum Zentrum der Verarbeitung, Vermarktung und Ausfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse aus der Region. Der Bau des Personenbahnhofs westlich der Stadtbefestigungen stellte für Perpignan in mehr als einer Hinsicht einen Glücksfall dar. Außerhalb der Fortifikationen entstanden neue Viertel, die Grenzen der aufstrebenden Stadt weiteten sich aus. Der Bahnhof von Perpignan war nicht nur Symbol der Modernität, sondern veränderte von Grund auf die örtlichen Verhältnisse, indem er die Dynamik der Wirtschaftsbeziehungen ankurbelte und nachhaltige Veränderungen des Stadtbildes mit sich brachte.

Die Ansiedlung der Eisenbahn im Roussillon

Nachdem in Languedoc-Roussillon einzelne Zugstrecken bereits in Betrieb gegangen waren, entwickelte sich infolge des Gesetzes vom 11. Juni 1842, das vorsah, Paris mit sämtlichen Grenzen zu verbinden, ein frankreichweites Eisenbahnnetz.¹ Obwohl die frühesten Absichten, die Eisenbahn nach Perpignan zu bringen, auf das Jahr 1846 zurückreichen, wurde dem Streckenabschnitt Narbonne–Perpignan erst 1852 öffentliches Interesse zuerkannt.² Damals waren Bahnhöfe meist dürftig ausgestattet und glichen eher einer Ansammlung von Schuppen.³ Nach einem Plan der Ingenieure der Compagnie du Midi⁴ entstand 1855 in Perpignans heutigem Stadtteil Ver-

net ein erster provisorischer Bahnhof aus Holz.⁵ Die militärischen Gegebenheiten erforderten besondere Rücksichtnahme – die Verhandlungen zogen sich in die Länge, und an eine Fortsetzung der Eisenbahnstrecke nach Spanien war noch nicht zu denken. Angesichts der stagnierenden Gespräche beschloss die Compagnie du Midi, ohne gesetzliche Genehmigung mit den Arbeiten zu beginnen, die Linie nach Süden zu verlängern und westlich der Befestigungen eine neue Station zu errichten. Doch schließlich einigte man sich zwischen den Stadtvätern, der Militärkommandatur, der Tiefbaubehörde und der Compagnie du Midi auf den endgültigen Standort eines Bahnhofs rund 700 Meter vom alten Zentrum. Die verhältnismäßig große Entfernung und die mangelnden Zugangswege gaben Anlass zur Sorge. So löste der Beschluss heftige Kontroversen unter den Einwohnern aus, die befürchteten, hier könne auf Kosten des alten Stadtkerns ein neues Viertel entstehen. Letztlich hat diese Wahl sich aber als sinnvoll erwiesen, spielte sie doch eine entscheidende Rolle beim Abriss der alten Befestigungen und in der städtebaulichen Entwicklung.⁶

Der erste Personenbahnhof

1857 suchte die Compagnie du Midi nach einem 12 Hektar großen Grundstück zum Bau des neuen Bahnhofs, der schließlich auf dem Gelände einer ehemaligen Baumschule errichtet wurde. Ein erster Entwurf von 1860 erwies sich als allzu ehrgeizig und wurde nie umgesetzt. Den Architekten der Compagnie schwebte ein an Pariser Vorbilder angelehntes Prestigebauwerk mit üppigem neoklassizistischem Dekor vor.⁷ Dabei sollten an einen monumentalen, vorkragenden Mitteltrakt zwei in derselben Bauflucht errichtete Seitenflügel anschließen. Dieser Grundriss war in mehrerer Hinsicht interessant: Er wäre leicht und mit geringem Kostenaufwand zu erweitern gewesen, begünstigte den Verkehrsfluss innerhalb des Gebäudes und war auch sonst zweckmäßig. Es verwundert nicht, dass ein solcher Entwurf in Perpignan nie konkrete Gestalt angenommen hat, doch veranschaulicht er immerhin die Ambitionen der Eisenbahnbetreiber, die das neuartige Bauwerk