Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 74 (1979)

Heft: 4-de

Artikel: Luzerner Bahnhofprojekt : es soll ein innerstädtischer Treffpunkt

werden

Autor: Meyer, André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-174828

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: 28.11.2025

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

Es soll ein innerstädtischer Treffpunkt werden

Luzerner Bahnhofprojekt

Im Jahre 1971 fiel ein Teil des Luzerner Bahnhofes einem Brand zum Opfer. Aus dem 1975 ausgeschriebenen Ideenwettbewerb gingen 118 Projekte hervor, von denen 12 prämiiert und angekauft wurden. Die Akzente im Urteil des Preisgerichts lagen weitgehend auf architektonischen und städtebaulichen Überlegungen und im Willen, den Neubau in die bestehenden Stadtstrukturen einzugliedern.

International wie national gesehen reiht sich der Wettbewerb «Bahnhof Luzern» als letztes Glied in eine lange Kette von Bahnhofwettbewerben, die 1840 mit der Ausschreibung für den Bahnhof der Hamburg-Bergedorfer-Bahn ihren Anfang nahm. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg sind dem Luzerner Wettbewerb nicht weniger als sechs bedeutende Bahnhofswettbewerbe vorangegangen: 1947 Roma-Termini, 1950 Wien-Südbahnhof, 1952 Köln, 1955 Neapel, 1950/58 Bern und 1970 Zürich.

Europäisches Ereignis

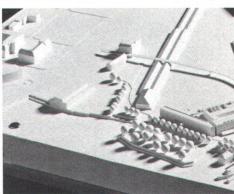
Wie jeder grössere Architekturwettbewerb griff auch die aus Ideenwettbewerb und zweistufigem Projektwettbewerb bestehende Luzerner Konkurrenz in die aktuelle Problematik der Architekurformulierung. Dass darüber hinaus der Luzerner Bahnhofwettbewerb zum europäischen Ereignis wurde, begründet Stanislaus von Moos (Werk-Archithese, 1977, Heft 2) mit der einzigartigen Standortsituation in einer Landschaft, die für ihre Geschichte und Schönheit berühmt ist, sowie mit dem besonderen Charakter als Kopfbahnhof. Aber auch die Voraussetzung für den Neubau - 1971 fiel das Aufnahmegebäude Bahnhofs Luzern einem Brand

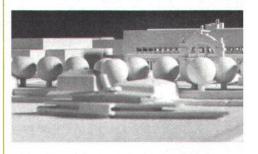
Oben: Die Hauptfassade des Luzerner Bahnhofes vor dem Brand (Bild Denkmalpflege des Kantons Luzern); Mitte: Gesamtansicht des erstprämierten Projektes der Architekten Amman/Baumann für den Neubau der Bahnhofanlage (Bild Goda); Unten: Frontansicht des Projektes Amman/Baumann im Modell (Bild Goda).

zum Opfer - und die Sorgfalt, mit der die Neuplanung an die Hand genommen wurde, tragen zu diesem Ereignis bei. Der 1975 ausgeschriebene Ideenwettbewerb, die dieser Ausschreibung vorausgegangenen Grundsatzdiskussionen (1972 erschien der Fernseh-Film «Tatort Luzern»), der 1977 unter den Verfassern der prämijerten und angekauften Projekten ausgeschriebene zweistufige *Projektwettbewerb*, zahlreichen Seminare und Zwischenabklärungen, die engen Kontakte zu den kantonalen und eidgenössischen Instanzen von Heimatschutz und Denkmalpflege, das Ausarbeiten von Alternativstudien zugunsten einer Erhaltung des alten Aufnahmegebäudes, dies alles musste Gewähr bieten, um in einem arbeits- und kostenintensiven Evaluationsverfahren zu einem Bahnhofneubauprojekt von gesamtschweizerischer Bedeutung zu gelangen. Das Luzerner Bahnhofneubau-

Das Luzerner Bahnhofneubauprojekt als Ganzes zu würdigen, ist im heutigen Zeitpunkt verfrüht; noch liegen die *Ausfüh*rungspläne nicht vor und noch ist die Projektierungsphase nicht







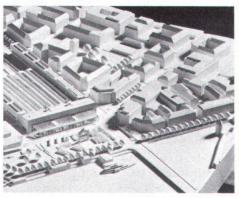
abgeschlossen. Immerhin erlaubt der heutige Zwischenstand einige grundsätzliche Überlegungen zum Wettbewerb und zum Bau eines neuen Bahnhofes in innerstädtischer Umgebung.

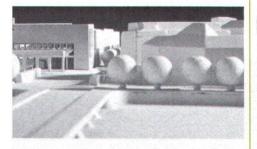
Kein städtebaulicher Neubeginn

Der erste Bahnhofbau von 1859 wie auch der Neubau von 1896 haben nicht nur die angrenzenden Quartiere, sondern den ganzen linksufrigen Stadtbereich wesentlich geprägt und in seiner Stadtstruktur grundlegend verändert. So hat der zweite Luzerner Bahnhof von 1896 mit der neuen, nach Süden abgedrehten Geleiseanlage die Vorausset-

Rundschau







zungen für die nach einem einheitlichen Raster geplante Überbauung des Hirschmattquartiers und der angrenzenden Quartiere geschaffen. Gleichzeitig wurde damals auch die Stadterweiterung in Richtung Tribschen und Langensand durch den neu entstandenen Bahneinschnitt wesentlich behindert. Bei der heutigen Neuplanung wurde zwar wiederum eine Verlegung des Bahnhofs und damit die Möglichkeit einer städtebaulichen Neuplanung für die angrenzenden Quartiere und für das Tribschenquartier diskutiert; allein die Entscheidung fiel zugunsten des heutigen Standortes. Der Entscheid, den heutigen Standort beizubehalten, ist zugleich auch eine Entscheidung zugunsten der Erhaltung der bestehenden Stadtstruktur. Damit wird freilich indirekt auch die Ansicht untermauert, dass sich die Stadt nach aussen neu zu formulieren habe und nicht nach innen auf Kosten bestehender Stadtstrukturen.

1893 und 1978

Vergleicht man Zusammensetzung und Urteil des Preisgerichtes vom Bahnhofwettbewerb Luzern aus dem Jahre 1893 mit dem Projektwettbewerb 1977/78, so lassen sich bemerkenswerte zeittypische Unterschiede feststellen. Ging es im Urteil des Preisgerichtes von 1893 weniger um architektonische und stilistische Probleme als vielmehr um wirtschaftspolitische Momente und um das Prestige von Bahngesellschaft und Stadt, so lagen die Akzente im Urteil des Preisgerichtes beim Projektwettbewerb von 1977/78 weitgehend auf architektonischen und städtebaulichen Überlegungen. Beim Wettbewerb von 1893 war weder ein Luzerner Architekt noch ein Behördemitglied von der Stadt oder vom Kanton im Preisgericht vertreten. 1977/78 nahmen Vertreter von Stadt und Kanton, von Denkmalpflege und Heimatschutz im Preisgericht Einsitz. Bei der eigentlichen Fassadenarchitektur urteilten beide Preisgerichte, jenes von 1893 und das von 1977/78 nach bestimm-Vorstellungen über «Bahnhofcharakter». Fassadenvorschläge, die undifferenziert sowohl Flughafenhalle oder Geschäftsgebäude als auch Bahnhof sein könnten, wurden in der Regel als nicht «bahnhofgerecht» ausgeschieden. Dass sich allerdings unsere Vorstellung vom «Bahnhofcharakter» nicht mehr mit jener des 19. Jahrhunderts gleichsetzen lässt, zeigt allein

schon das veränderte Raumprogramm. Kommerzielle Zusatznutzungen wie Hotel, Fitnessräume, Konferenzräume, Shopville usw. machen den Bahnhof nicht mehr bloss zu einem Treffpunkt für Reisende und Ankommende, sondern zu einem innerstädtischen Kristallisationspunkt geschäftlichen Lebens.

Sorgfältige Programmbereinigung

Die vielseitigen und sehr oft ge-Anforderungen, gensätzlichen welche an einen Bahnhofneubau gestellt werden, und bahntechnische, postbetriebliche, städtebauliche, architektonische und kommerzielle Belange sowie Anliegen des privaten und öffentlichen Verkehrs beinhalten, verlangen nach einer sorgfältigen Vorbereitung und Bereinigung des Wettbewerbprogrammes. Anlässlich der Beurteilung der eingereichten Projekte hat sich gezeigt, dass Grundsatzdiskussionen und eine Annäherung der gegensätzlichen Standpunkte bereits im Zeitpunkt des Programmentwurfes nur von Vorteil sind. Diese Annäherung der Standpunkte wurde in der Phase des Programmentwurfes und der Programmbereinigung in zweifacher Hinsicht wahrgenommen:

Einerseits erfolgte der grammentwurf in verschiedenen Arbeitsgruppen (Architektur/ Städtebau; Verkehr; PTT; SBB; kommerzielle Nutzungen), über denen eine Koordinationsgruppe stand, die unter anderem für den Informationsaustausch halb der Arbeitsgruppen und für die Bereinigung gegensätzlicher Meinungsäusserungen besorgt war. Auf der anderen Seite wurden die Wettbewerbsteilnehmer an zwei Seminarien direkt mit dem Wettbewerbsprogrammentwurf konfrontiert und zur Stellungnahme aufgefordert. Dabei ging es um den Versuch, das Mit-

Formulierung des gramms und an der Bestimmung des Verfahrens zu verwirklichen. Dieses differenzierte Vorgehen zur Erarbeitung des Wettbewerbprogrammes darf als reformorientiert und vorbildlich angesehen werden.

Nicht alle Probleme gelöst

Bei der gegensätzlichen Problemstellung und der naturgemäss erforderlichen Prioritätensetzung erstaunt es nicht, dass der Wettbewerb nicht alle anstehenden Probleme zu lösen und gleichwertig zu lösen vermochte. Die bahn- und postbetrieblichen Anforderungen, welche von den Veranstaltern an den Bahnhofneubau gestellt wurden, werden sich zweifellos optimal verwirklichen lassen, ebenso die Anliegen des öffentlichen Verkehrs, der regionalen und lokalen Bussysteme. Die optimale Verknüpfung dieser verschiedenen Verkehrsträger erfolgte unter Inanspruchnahme eines weiteren Teiles der heute bestehenden Grünanlage des Bahnhofvorplatzes. In städtebaulicher Hinsicht konnte der Bahnhofwettbewerb zwei Zielvorstellungen nicht erfüllen: die vollständige Freihaltung Bahnhofplatzes als Fussgängerzone und der Verzicht auf eine Fussgängerunterführung im Bereich Bahnhofplatz-Schalterhalle. Zwar ist beim erstprämiierten Projekt eine ebenerdige Erschliessung des Bahnhofs und der Zugperrons nach wie vor möglich, allein sämtliche bahnbezogenen Kundendienste (Billettschalter, Gepäckabgabe etc.) mussten wegen der geforderten Perronverlängerung im Untergeschoss angeordnet werden.

Das erstprämiierte Projekt

Das erstprämiierte und zur Weiterbearbeitung empfohlene Pro-

spracherecht der Teilnehmer an jekt der Luzerner Architekten H.P. Amman und P. Baumann wurde, wie auch die nächstfolgenden prämiierten Projekte, so vor allem auch das zweitprämiierte, in den einschlägigen Fachzeitschriften und in der Schriftenreihe Werk-Archithese (September/Oktober 1979) ausführlich vorgestellt, so dass hier einige Hinweise genügen.

> Das Projekt der Architekten Amman und Baumann besticht durch seine klar ablesbare Grundform. In der Art einer Brücke oder eines Überführungsbauwerkes überspannt der Hoteltrakt die Perrons und die Geleisanlagen. Als verglaster Baukörper mit Portikus schiebt sich die unter Empfangshalle diesem brückenartigen Baukörper vor. Orientierend und ordnend erhebt sich auf dem Bahnhofplatz als ein der Bahnhoffassade vorgesetzter Bauteil das Hauptportal des alten Aufnahmegebäudes. Dieser Torbogen mit der unter Denkmalschutz stehenden Figu

rengruppe von Kissling kontrastiert als Architekturcollage zur flächigen Hauptfassade des Aufnahmegebäudes und bestimmt auf eindrückliche Weise den Nahbereich des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes. Die angrenzenden Bauteile von PTT und SBB (entlang der Zentralstrasse) ordnen sich in die strenge Bebauungsform des angrenzenden Hirschmattquartiers ein.

18

Der Entscheid des Preisgerichtes und das zur Weiterbearbeitung empfohlene erstprämiierte Projekt entspringen, wie dies Otti Gmür trefflich formuliert hat, «der Erkenntnis, dass die optimale städtebauliche Lösung in der Integration der Bauten in die vorhandenen Strukturen liegt.» Ob und wieweit die Stadt Luzern allerdings bereit ist, die vorhandenen Strukturen, auf die der Bahnhofneubau Bezug Rücksicht nimmt, zu erhalten, wird sich in der Frage um die Erhaltung des Hirschmattquartiers zeigen. André Meyer

