Zeitschrift: Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art

Band: 66 (1979)

Heft: 33-34: "Stadtgestalt" oder Architektur? = "Forme urbaine" ou architecture?

Artikel: 3. Aktuelle Städtecollagen : Luzern : Bahnhof

Autor: Gmür, Otti

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-50820

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: 09.12.2025

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

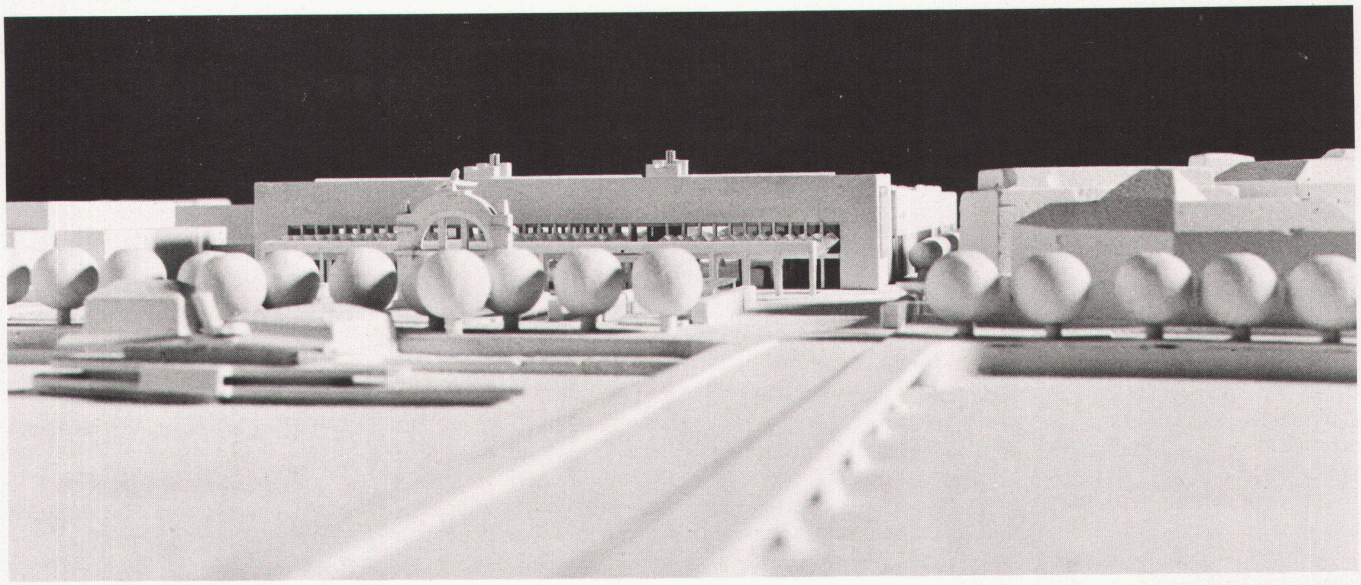
3. Aktuelle Städtecollagen

Luzern. Bahnhofbrand (1971)

OTTI GMÜR

Luzern: Bahnhof

Durch den Brand des Luzerner Bahnhofgebäudes (1971) wurde die Neuplanung von Bahn- und Postbetriebanlagen in Luzern notwendig. 1975 wurde ein Ideenwettbewerb unter allen schweizerischen Fachleuten ausgeschrieben. Im Sommer 1976 wurden 118 Projekte juriert, 12 prämiert und 9 angekauft. Die Preissumme betrug 250 000.– Fr. In *werk·archithese* Nr. 2 (1977) wurde das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt vorgestellt und Probleme des weiteren Vorgehens, des Bauprogrammes und der sichtbar gewordenen Zielkonflikte dieser grossen Aufgabe erörtert.



56 Hans-Peter Amman und Peter Baumann, Architekten ETH, BSA, SIA, SWB, Luzern: Neubau des Bahnhofes Luzern. Erstprämiertes Wettbewerbsprojekt (1979). Mitarbeiter: Marianne Burkhalter, Karim Gallati, Edi Imhof, Bruno Portmann und Peter Stiner / Gare de Lucerne. Projet de concours, 1er prix (1979).

Nach einem Seminar, das eine Gelegenheit zum Gedankenaustausch zwischen den zukünftigen Wettbewerbsteilnehmern und Delegationen der Veranstalter und des Preisgerichtes bot, wurden 1977 die 21 Verfasser der prämierten und angekauften Projekte aus dem Ideenwettbewerb zu einem 2-stufigen Projektwettbewerb eingeladen. Die beim Beurteilen des Ideenwettbewerbes erkannten grundsätzlichen Widersprüche – z. B. offener Fussgängerplatz und Strassenverkehrsanforderungen, flüssiges Verkehrssystem und Respektieren des Stadtbildes, Verdichtung einerseits und Vorbehalte gegen Hochhäuser und Gebäudemassierungen anderseits – führten zu Kompromissen in den Programmen des neuen Wettbewerbes, um realisierbare Gesamtkonzepte zu ermöglichen. Die Vorgaben bei der Verkehrslösung am Bahnhofplatz bezüglich Gebäudehöhen und Baulinien und bezüglich Abgrenzung des Wettbewerbgebietes wurden präziser und einengender.

Weitergehende Gleisüberbauungen wurden ausgeklammert und das Raumprogramm in verschiedenen Punkten reduziert.

Entscheidend für die letztlich weiterbearbeiteten Vorschläge war die Raumnot zwischen der aus städtebaulichen Gründen festgelegten Baulinie auf der Flucht des alten Bahnhofeinganges und der bahnbetrieblich notwendigen seeseitigen Verlängerung der Perronanlagen um 30 Meter. Diese letztlich von allen Seiten, auch von der Denkmalpflege, akzeptierten Voraussetzungen haben den Abbruch des bestehenden Bahnhofgebäudes zur Folge. Die kundendienstlichen Räume der Bahn, die Läden, Restaurants und das Hotel müssen in das Untergeschoss und in die Obergeschosse verlegt werden.

Die 1. Stufe mit reduzierten Anforderungen bezüglich der einzureichenden Unterlagen – hatte zum Ziel, realistische Gesamtkonzepte zu finden, welche als Grundlage für die 2. Stufe dienen konnten. Aus den 21 Projekten – sie wurden mit je 8 100.– Fr. entschädigt – wurden im Mai 1978 fünf Projekte zur Weiterbearbeitung ausgewählt, von denen man erwarten konnte, dass sie die betrieblichen Anforderungen des Programms mit dem städtebaulich-architektonischen Konzept in realisierbaren Einklang bringen würden.

Im September 1978 wurden die neuen Wettbewerbsunterlagen an die Verfasser der 5 ausgewählten Projekte abgegeben. Das Programm wurde nochmals reduziert und präzisiert. Die Schnellgutanlage wurde ersatzlos gestrichen und die vorhandenen Perrondächer beibehalten. Für die ausgewählten Projekte wurde die Einzelkritik durch generelle Projektierungshinweise zur architektonischen Gestaltung erweitert. Das Preisgericht formulierte z. B. zur äusseren Erscheinung:

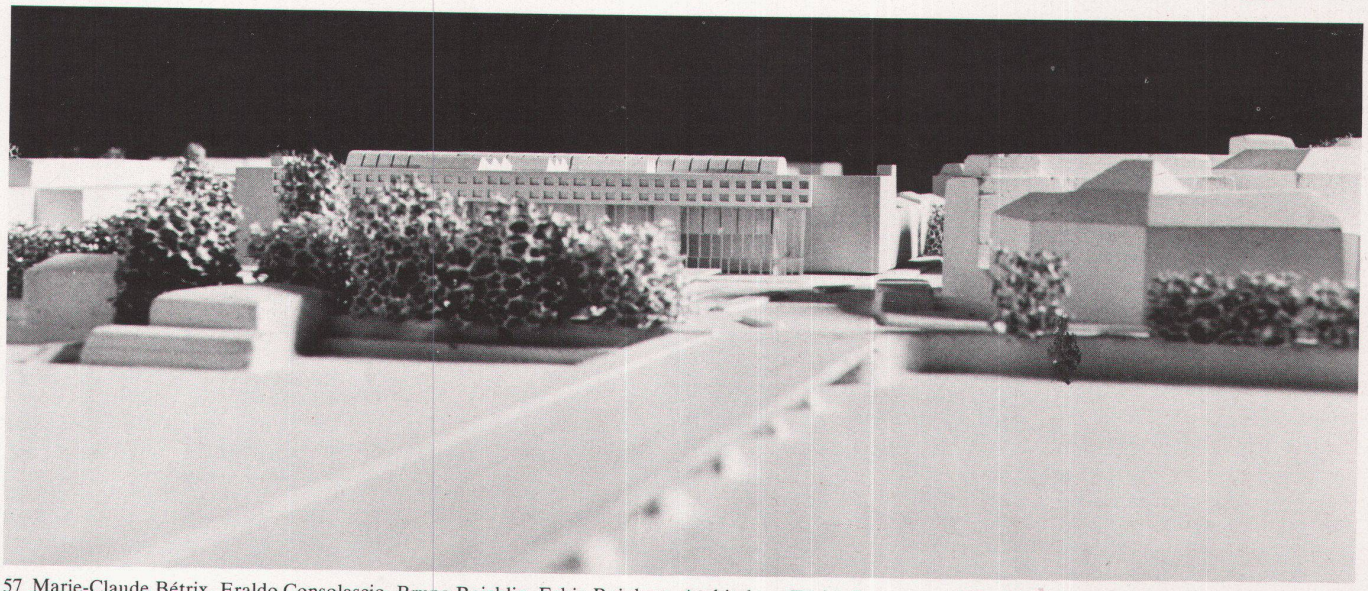
«Gegen das Seebecken (Fernsicht) soll der Bahnhof als ruhig und geschlossen wirkendes Bauwerk zwischen Kunsthaus und Hauptpost erscheinen. (. . .) Die Neubauten südlich und westlich des Kunsthauses sollen für das Kunsthaus einen unaufdringlichen und massvollen Hintergrund abgeben. Eine klare architektonische Ausdrucksweise in der Fassadengestaltung wird der Aufgabe am besten gerecht.»

Zum inneren Aufbau wurde vermerkt:

«Eine gewisse Grosszügigkeit im räumlichen Ablauf ist nötig, um dem Benützer ein menschlich annehmbares Erlebnis und eine gute Orientierung zu ermöglichen. Dabei soll eine dem Bahnbetrieb entsprechende Disziplin in der Gestaltung eingehalten werden.»

Nach der endgültigen Jurierung wurde festgehalten, dass das vorgesehene Bauvolumen gut ins Stadtbild integriert werden kann. Ja vor einer weiteren wesentlichen Beschränkung des Bauprogrammes wurde sogar gewarnt, denn, so hiess es, sie würde die gewünschte Baumasse des Aufnahmegebäudes zu empfindlich schmälern. Die Bahnhoffront könnte ihre raumbildende Aufgabe nicht erfüllen, wenn die Gebäudehöhe bedeutend unter jener des angrenzenden Blocks des Bankvereins bliebe.

Es ist jedoch fragwürdig, dieses entscheidend wichtige Bauvolumen mit der sehr privaten Funktion eines Hotels ausfüllen zu wollen. Damit werden übergeordnete städtebauliche Aspekte öffentlicher Kontrolle und Einflussnahme entzogen und privaten wirtschaftlichen Überlegungen anheimgestellt. Eine öffentlichere und publikumswirksamere Zweckbestimmung wäre wünschbar. Zurzeit entstehen in Luzern Projekte für einen Ausbau des Kunsthauses zu Kongresszwecken und für ein kantonales Verwaltungsgebäude.



57 Marie-Claude Bétrix, Eraldo Consolascio, Bruno Reichlin, Fabio Reinhart, Architekten Zürich-Lugano, und Patrick Huber, Christian Sumi, Architekten: Neubau des Bahnhofes Luzern. Wettbewerbsprojekt (1979), 2. Preis. (1979) Mitarbeiter: Urs Bächli, Zürich / Gare de Lucerne, Projet de concours, 2ème prix (1979).

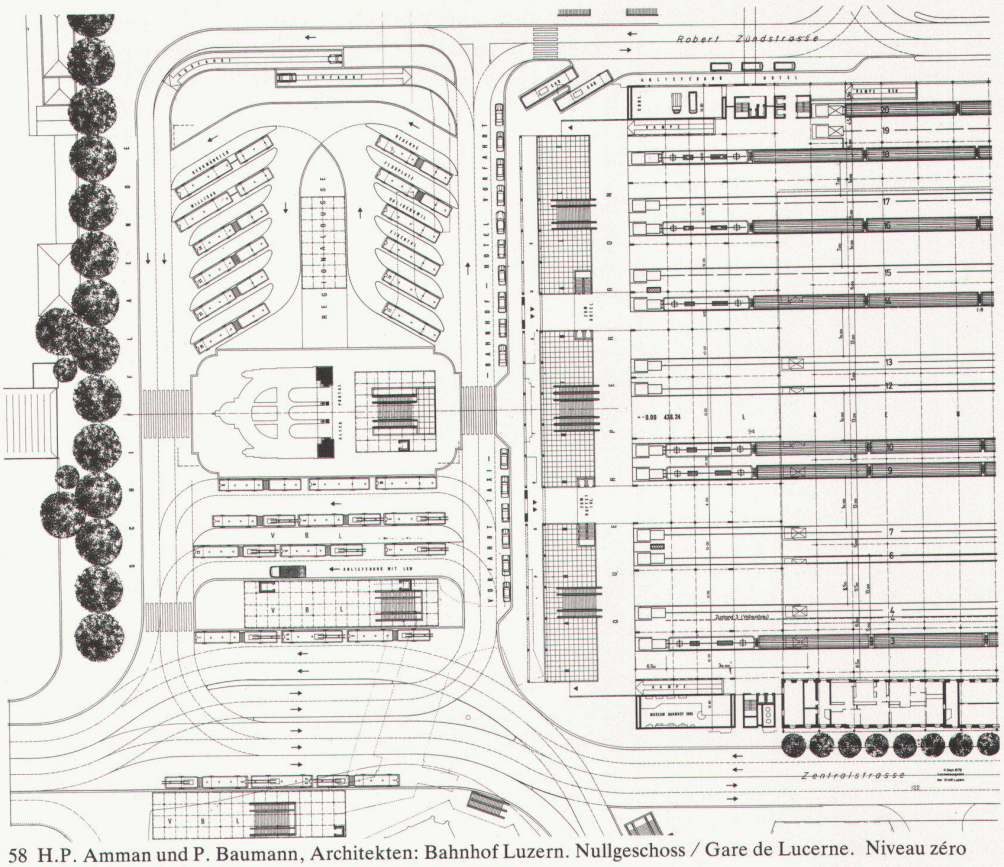
Beide sind umstritten; beide Aufgaben könnten an diesem Ort eine Verbesserung bedeuten und würden der Bedeutung der Lage entsprechen.

Zum ersten Preis

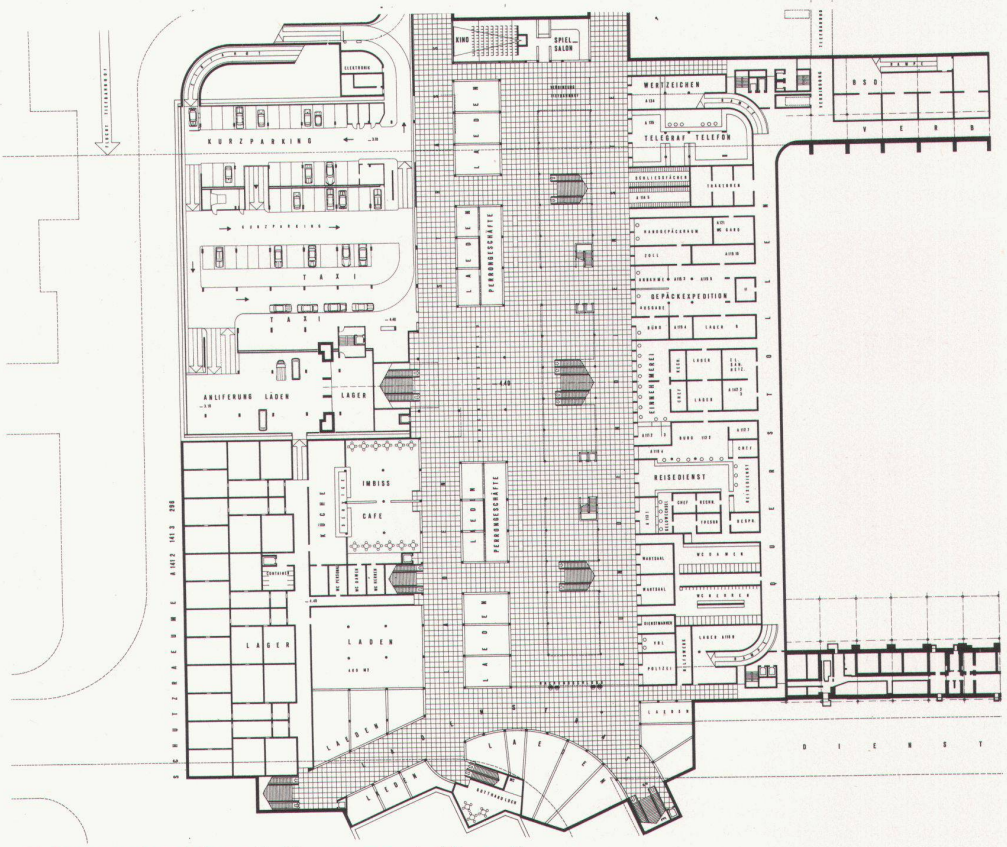
Einstimmig empfiehlt das Preisgericht, die Verfasser des erstprämierten Projektes mit der Weiterbearbeitung der verschiedenen Aufgaben zu beauftragen. Für die etappenweise zu realisierenden Teile soll die heute vorliegende harmonische Gesamtkonzeption massgebend bleiben. Für die Gestaltung des Bahnhofplatzes sei die von den Verfassern vorgeschlagene Lösung im Prinzip beizubehalten.

Das erstprämierte Projekt hatte bereits in der ersten Stufe alle prägenden Grundzüge enthalten, im Gegensatz zum 2. Preis, bei dem die grosse Geste des Hauptgebäudes erst in der 2. Stufe entstand. Charakteristisch für den 1. Preis sind die Randbebauung um die Perronhalle mit dem gegenüber dem Bahnhofplatz zurückgenommenen Hoteltrakt, die vorgelagerte verglaste Empfangshalle, das verschobene alte Eingangsportal als Zeichen und Orientierungsort, die Separierung der Postbauten und deren Abschluss gegen den See durch einen einfachen Gebäuderiegel. Auch die eigene Entwicklung der Verkehrslösung auf dem Bahnhofplatz war schon in der 1. Stufe erkennbar. Die Arbeit der 2. Stufe bei diesem Projekt galt dem Verbessern und Verdeutlichen der Organisation und dem entsprechenden Verfeinern der architektonischen Gestalt.

Das Projekt besticht denn auch durch eine rasch erkennbare klare Organisation der vielfältigen Funktionen, sichtbar gemacht in straff geformten Baukörpern und beherrscht gegliederten und gestalteten Fassaden. Mit diffe-

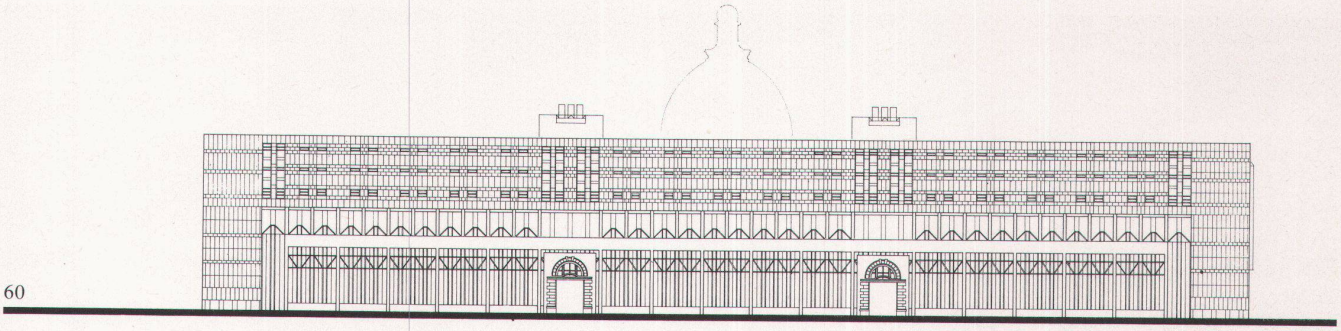


58 H.P. Amman und P. Baumann, Architekten: Bahnhof Luzern. Nullgeschoss / Gare de Lucerne. Niveau zéro

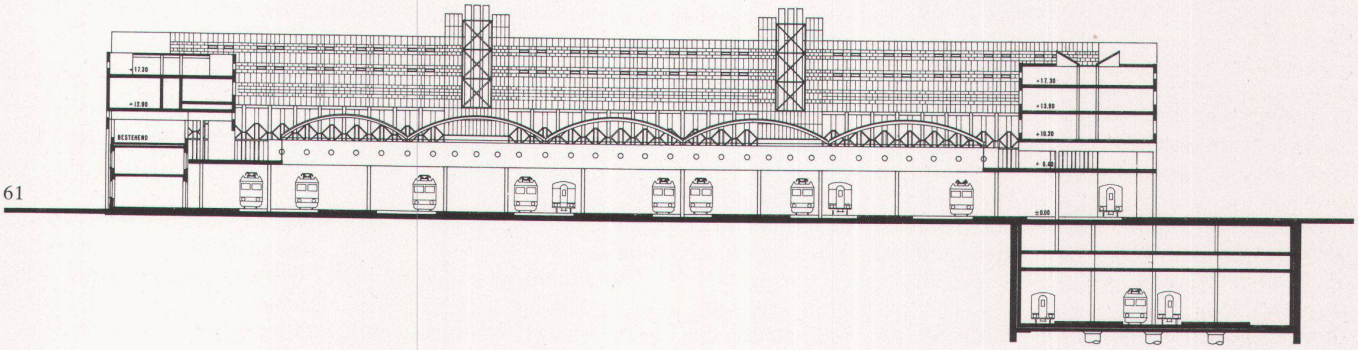


59 Untergeschoss (Niveau 1) / Etage souterrain (Niveau 1).

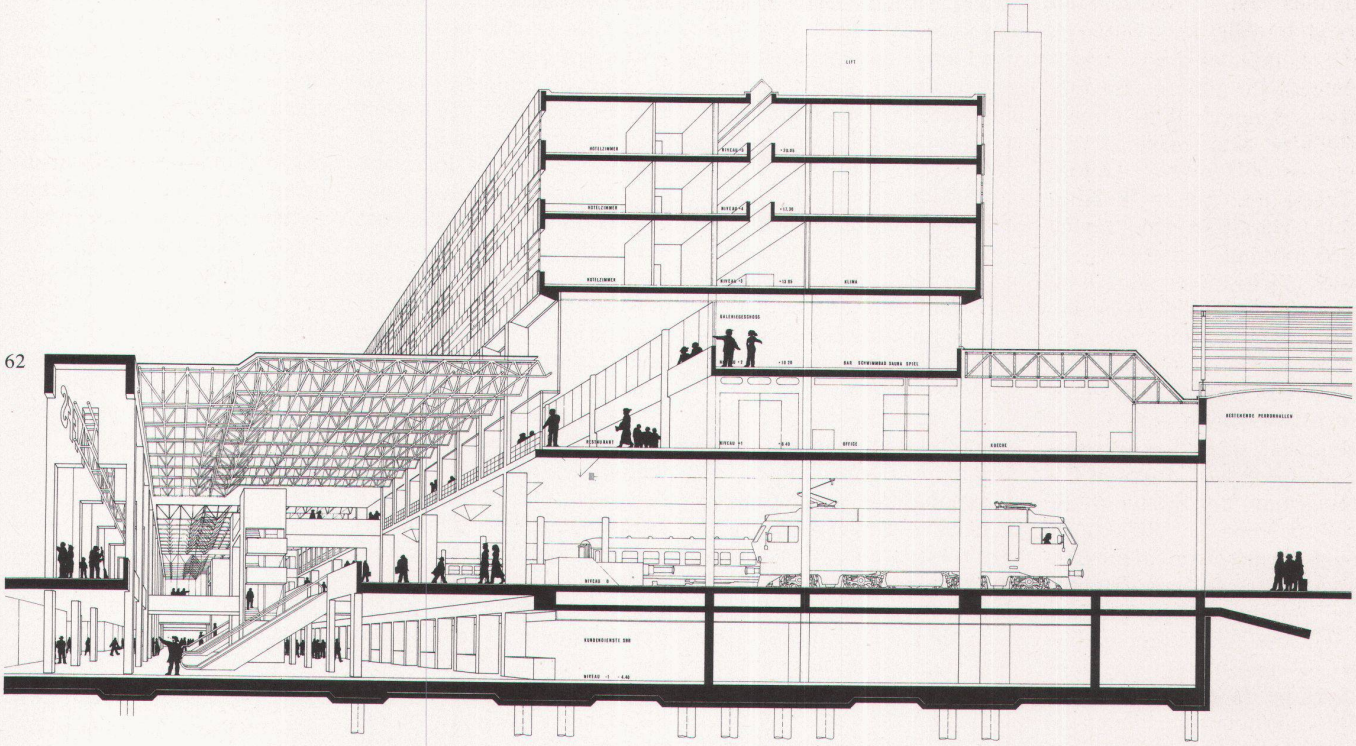
60



61

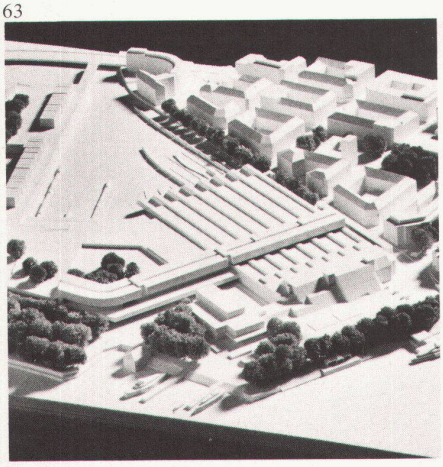


62

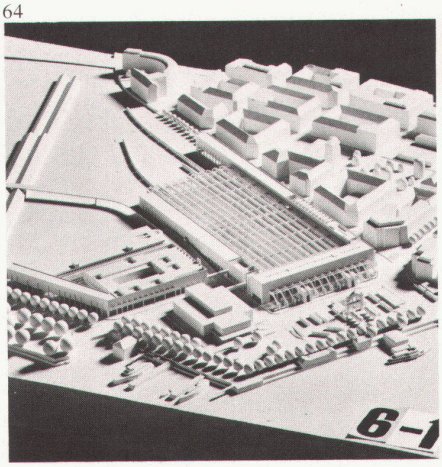


60 H.P. Amman und Peter Baumann, Architekten: Bahnhof Luzern. Fassade gegen Bahnhofplatz / Gare de Lucerne, façade vers la Bahnhofplatz.
61 Rückseite mit Perrons / Façade arrière avec perrons.
62 Schnitt durch die Ankunftshalle / Coupe à travers le hall de réception.

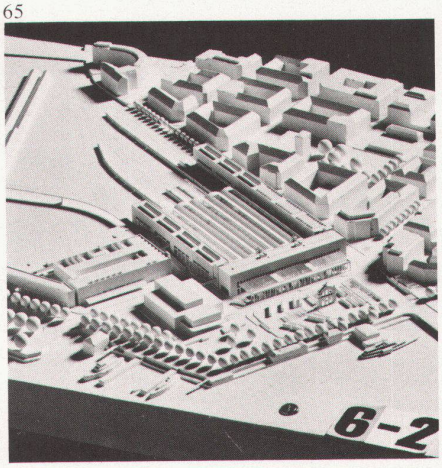
63



64



65



63 H.P. Amman und P. Baumann Architekten: Bahnhof Luzern. Wettbewerbsprojekt, eingereicht anlässlich des Ideenwettbewerbes (1977) / Gare de Lucerne. Projet de concours (1977).

64 Überarbeitung 1. Stufe (1978) / Réélaboration, lère étape (1978).

65 Überarbeitung 2. Stufe (1979) / Réélaboration, 2ème étape (1979.

renzierter Massstäblichkeit ist die Baumasse grosszügig eingefügt in die Stadt als Ganzes wie auch in die strenge Bebauungsform des angrenzenden Hirschmattquartiers. Der Kontrast zwischen der massiven Monumentalität des alten Portals und der eleganten Technik der verglasten Eingangshalle prägen den Nahbereich des Bahnhofplatzes. Im Innern der Gebäude dominiert eine feingegliederte Konstruktion, verbunden mit weiten Durchblicken und klarer Wegführung. Damit ist eine rasche Orientierung gesichert, sowohl nach aussen zur Stadt als auch im Gebäudeinnern, bis hinein in die einzelnen Bereiche.

Hinter dieser Gestaltung der Bauvolumen steht die Erkenntnis, dass die optimale städtebauliche Lösung in der Integration der Bauten in die vorhandenen Strukturen liegt. Dem entspricht die Tatsache, dass der bevorstehende Bahnhofneubau funktional keine Innovation bedeutet. Dagegen liegt die neue Aufgabe in einer optimalen Verknüpfung verschiedenster Verkehrsträger, von denen die Bahn wohl der wichtigste ist, aber nur funktionsfähig in Verbindung mit regionalen und lokalen Bussystemen, Schiffahrt, Taxis, privatem Verkehr und letztlich dem Stadtbewohner, der den Bahnhof zu Fuss erreicht. Richtigerweise ist deshalb der Bahnhofplatz ein Knotenpunkt all dieser Transportarten, die in diesem Projekt in bestechender Weise zu einem übersichtlichen Gewebe verknüpft wurden. Dem Bedauern über den Verlust an reiner Fussgängerfläche ist entgegenzuhalten, dass gerade Fussgänger von dieser dichten Überlagerung am meisten profitieren. Der von allem motorisierten Verkehr freigehaltene Bereich östlich und nördlich des Kunsthauses wird zudem eine wertvolle Entschädigung für den Verlust der gekünstelten – Grünanlage – auf dem Bahnhofparking bringen.

Die gewünschte Überwindung der städtebaulichen Isolation des Kunsthauses ist funktional mit Verbindungen in der Fussgängerpassage und der transparenten Perronhalle gemildert. Im Vergleich zum 2. Preis erhält das Kunsthaus durch das Zurücksetzen des Hochbaues auch optisch und räumlich eine bessere Präsenz am Bahnhofplatz. Die Verbindung vom Hirschmattquartier zum Seeufer ist wohl technisch erfüllt, aber kaum sichtbar in der Anlage. Diese Verbindung ist eine städtebauliche Innovation und müsste erkennbar werden. Im 2. prämierten Projekt ist der Weg über eine Passerelle immerhin erkennbar.

Der Querschnitt des Empfangsgebäudes ist hingegen noch nicht überzeugend durchgearbeitet. Die durch den Hochbau unterbrochene Stahl-Glas-Dachkonstruktion entstammt der 1. Projektstufe. Damals umfasste sie als durchdringendes Element Perron- und Eingangshalle, gleichzeitig die Bahnanlage nach aussen sichtbar machend. Im heutigen Konzept, unter Beibehalten der vorhandenen Perrondächer, ist der Zusammenhang nirgends mehr erlebbar. Eine Klärung könnte darin liegen, das urbane Element des Portikus mit dem Hallendach zu verbinden und die Konstruktion betont sichtbar auf dem Boden der Fussgängerpassage abzustützen. Dieses Spürbarmachen des Untergeschossbodens als Hauptebene ist eines der stärksten Elemente des 2. Preises. Die Dachfläche zwischen Hochbau und Perronhalle dagegen dürfte als atriumartig begrünte Zone wertvoll sein in Verbindung mit den angrenzenden Spiel- und Sporträumen und auch für die darüberliegenden Hotelzimmer.

Insgesamt birgt die im Projekt bestechende Klarheit und Einfachheit auch die Gefahr ermüdender Gleichförmigkeit. Seine Strenge hat aber auch den Vorzug, weder Pflanzen noch formale Elemente als billige Dekorationselemente missbräuchlich einzusetzen. Die Gefahr lähmender Leere ist eine zwingende Folge der notwendigen Separierung der öffentlichen Bereiche auf 3 Ebenen. Bei einem Bahnhof entsprechend der Grösse Luzerns wird sich das prickelnde Erlebnis, in eine anonyme Menschenmenge zu tauchen, nur noch in seltensten Fällen einstellen.

Vielfältige Sichtbeziehungen und bequeme Verbindungswege können etwas an verlorenen zufälligen Kontaktmöglichkeiten zurückbringen. Nur eine bis zuletzt sorgsame Gestaltung, das Einsetzen ästhetischer Reize, überraschende Wahrnehmungsmöglichkeiten und subtiler Komfort, erzeugt durch geschickte Materialwahl und Ausformung der Details, ist notwendig,

«um den Bahnhof trotzdem zu einem Kristallisationspunkt geschäftlichen und kulturellen Lebens wie auch einem Treffpunkt für Einheimische und Fremde»

zu machen, wie es in der Wettbewerbsaufgabe formuliert war. *Otti Gmür*