

# Anmerkung zum 2. Preis

Autor(en): **Steinmann, Martin**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **66 (1979)**

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

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-50821>

## **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.

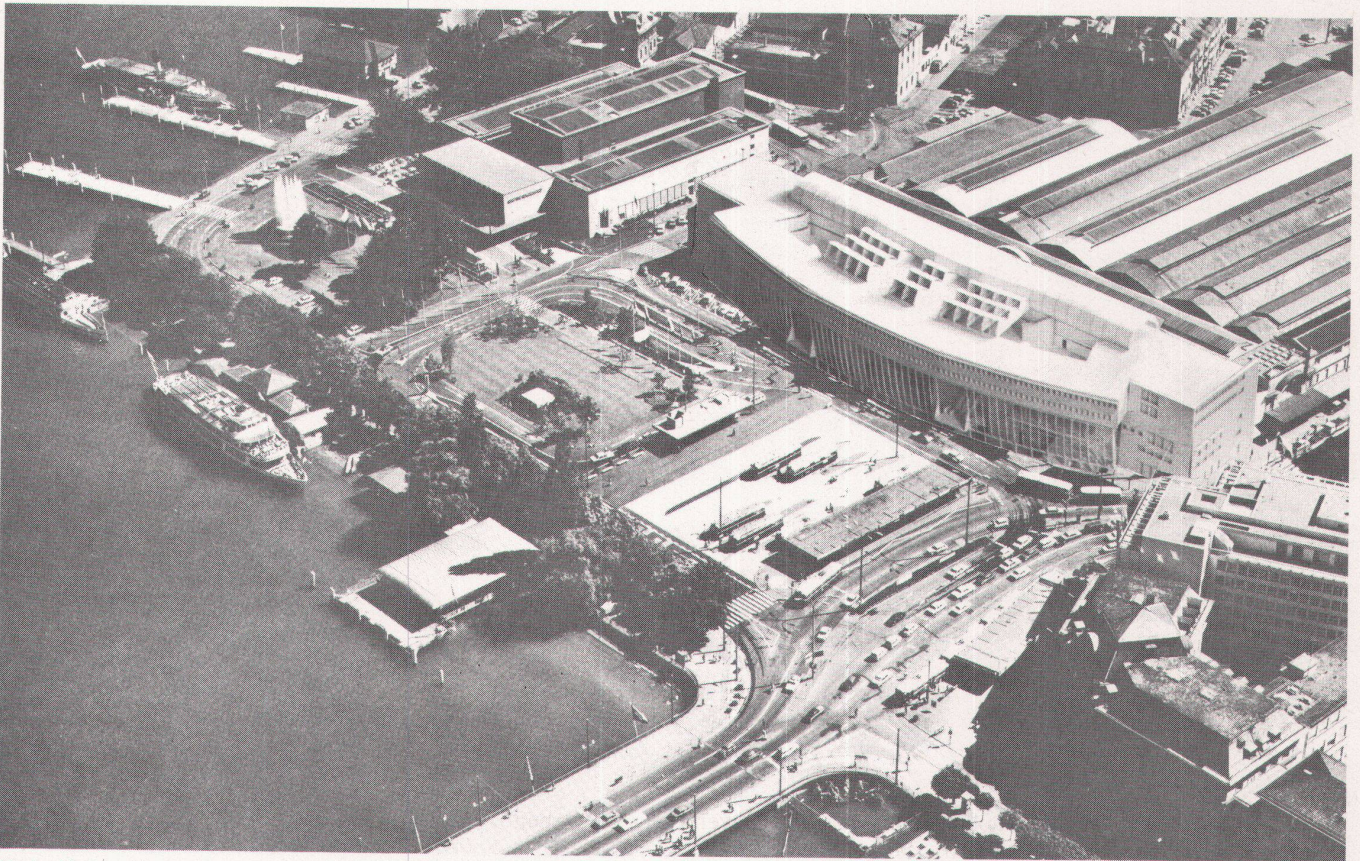
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.





66 Architektengemeinschaft Marie-Claude Béatrix, Eraldo Consolascio, Bruno Reichlin, Fabio Reinhart, Zürich-Lugano, und Patrick Huber, Christian Sumi, Architekten: Bahnhof Luzern. Wettbewerbsprojekt, 2. Preis (1979). Mitarbeiter: Urs Bächli/Gare de Lucerne. Projet de concours, 2ème prix (1979). (Fotomontage und Modell: D. Consolascio und P. Fosanelli).

MARTIN STEINMANN

## Anmerkung zum 2. Preis

Dieser Entwurf veränderte sich stark von der ersten zur zweiten Stufe des engeren Wettbewerbes als Folge der neuen Bedingung, dass die bestehenden Dächer der Perrons zu belassen waren. Sie machte es notwendig, für jenen Teil der Verwaltungsräume einen anderen Platz zu finden, die in der 1. Stufe über den Perrons angeordnet waren. In der 2. Stufe nun sind alle Verwaltungsräume des Bahnhofes (auf den sich diese Ausführungen beschränken) als Randbebauung von gleicher Höhe wie die Bebauung des westlich anschliessenden Bahnhof- bzw. Hirschmattquartieres ausgebildet. Dabei wurde das

bestehende Dienstgebäude West nicht angeglichen, wie das beim Entwurf im 1. Rang auf eine Weise der Fall ist, die weder architektonisch noch technisch stimmt. Die Gleichartigkeit der Bebauung an der Zentralstrasse besteht vielmehr auf der typologischen Ebene.

Die Verwaltungsräume sind auf beiden Seiten der Perrons angeordnet. Die dritte Seite, die die Randbebauung an deren Ende schliesst, wird vom Trakt mit der Bahnhofhalle und den Räumen des Hotels eingenommen wie im erstprämierten Entwurf. Im Unterschied dazu bildet die Bahnhofhalle aber keinen geson-

dernten Teil: ihre dreigeschossige Fensterwand fasst diese und die Räume des Restaurants (einschliesslich eines Zwischengeschosses) zusammen. Die zwei obersten Geschosse mit den Hotelzimmern schliessen die Fassade ab.

Die Beziehungen zur Geschichte der Architektur, die der Entwurf aufnimmt, zeigen sich gerade in dieser Fassade: Die Anordnung von Geschossen mit unterschiedlicher, architektonisch unterschiedener Bestimmung übereinander entspricht dem angestrebten städtischen Charakter des Entwurfes: Sie ist ein Merkmal der Stadt, die auf

diese Weise die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen in der Folge der Industrialisierung spiegelt. Die genannten Beziehungen bestätigen sich auf der formalen Ebene: die Bänder über den Fenstern der Verwaltungsräume sind Zeichen, die auf die Grossstadt-Architektur des Neuen Bauens verweisen, beispielsweise auf gewisse Bauten von Mendelsohn, aber auch auf «namenlose» Bauten (vergleiche «Unterbrochene Stadt», *werk • archithese*, Heft 23–24, das dieser Grossstadt-Architektur gewidmet ist).

Wie die Preisrichter in ihrem Bericht schreiben, ist der Ent-



wurf bestrebt, das Hirschmattquartier mit seinen unterschiedlichen Bauten aufzuwerten. In der Tat lässt er eine eindringliche Auseinandersetzung mit dem Wesen des «Ortes» erkennen, im Unterschied zum Entwurf im 1. Rang, der sich mit dessen Erscheinung begnügt. Diese Auseinandersetzung führte zur Form der rund vortretenden Fassade, die durch drei städtebauliche Beziehungen wesentlich bestimmt ist:

Erstens gelingt es damit, die Pilatusstrasse in den Bahnhofplatz einzubeziehen. Die Pilatusstrasse ist für das Hirschmattquartier insofern von geschichtli-

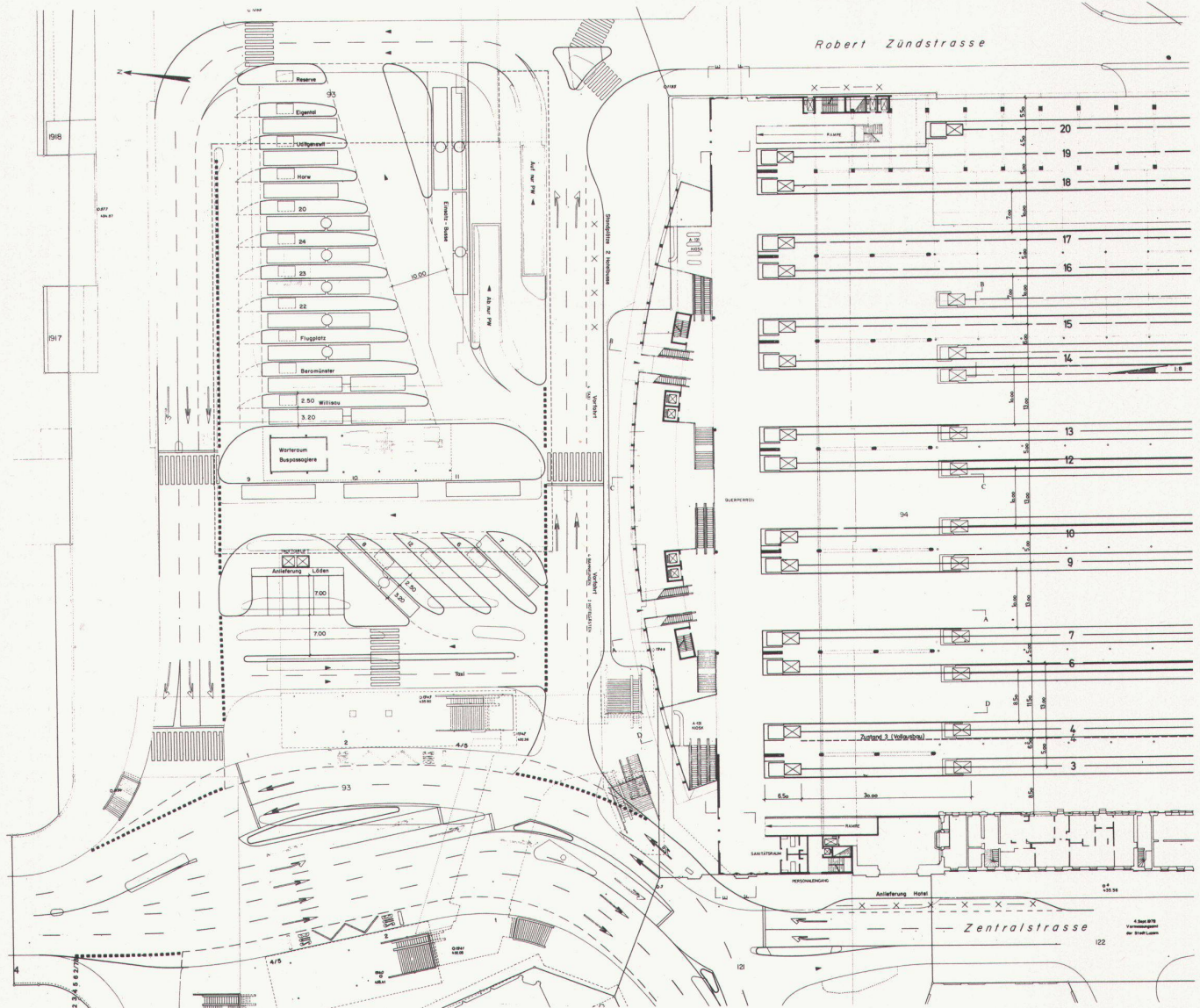
cher Bedeutung, als sie die Richtung der ersten Bahnanlage bezeichnet. Der Grund dafür, dass sie schief zur Richtung der heutigen Bahnanlage steht, liegt in deren Verlegung nach 1892, im Zusammenhang mit dem Bau des «neuen» Bahnhofes. Der ebenfalls schiefe Anschluss der genannten Fassade spiegelt in diesen beiden Richtungen somit die Geschichte des Hirschmattquartieres.

Indem die Fassade an ihrem anderen Ende wieder zurücktritt, schliesst sie den Bahnhof in sich. Auch hier ist sie, auf andere Weise, von der Geschichte des Hirschmattquartieres bestimmt.

Die Auseinandersetzung damit zeigte, wie episodisch die Bebauung seiner östlichen Teile erfolgte, weniger städtebaulich als in den Grundstücken begründet, die zur Verfügung standen. Statt diesen «Fehler» zu korrigieren, wurde er zu einem Beziehungspunkt für den Entwurf, der im besonderen die Isolation des Kunsthauses bestehen lässt.

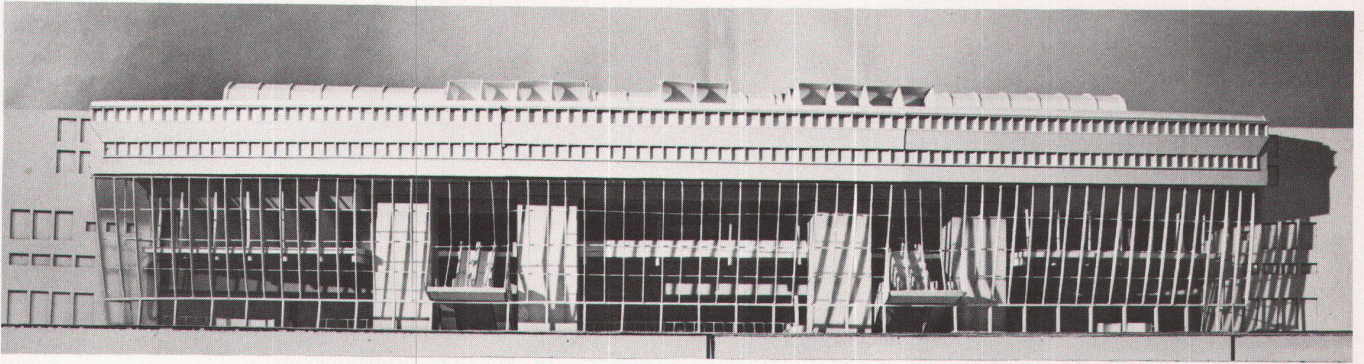
Schliesslich hat die rund vortretende Fassade noch eine dritte städtebauliche Bedeutung. Da die Achse des Bahnhofes am See endet – in den gegenüberliegenden Quaianlagen gibt es keine Entsprechung –, ist eine frontal aufgebaute Fassade abstrakt, das

heisst, sie sieht von der Frage ab, wie sie wahrgenommen wird. Durch die Rundung hebt der Entwurf den Widerspruch zwischen der erlebbaren und der nicht erlebbaren Richtung auf, den die Stellung des Bahnhofes in der Stadt erhält. Wer sich dem Bahnhof über die Seebrücke nähert, dem bietet sich ein Teil der Fassade frontal dar: ein Teil, der die Fassade als Ganzes vertritt. Die Meinung, die bei der Vorstellung der Entwürfe am 7. Juni vertreten wurde, dass die Rundung abweisend wirke, ist darum nur von einer psychologisierenden Auffassung von Architektur her zu stützen.

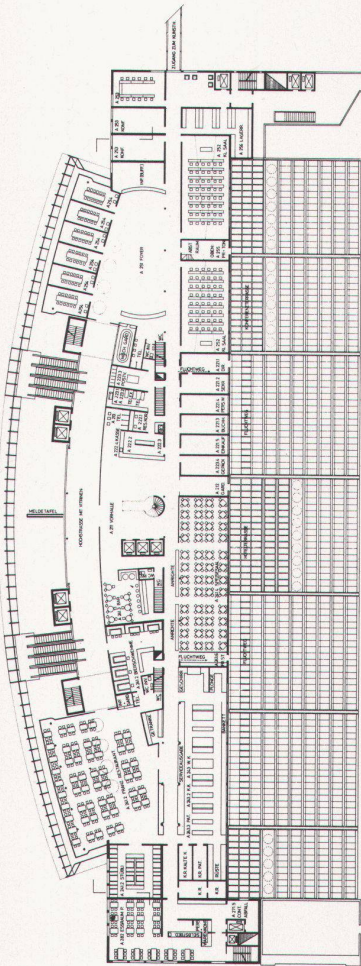


67 Architektengemeinschaft Marie-Claude Bétrix, Eraldo Consolascio, Bruno Reichlin, Fabio Reinhart, Zürich-Lugano, und Patrick Huber, Christian Sumi, Architekten: Bahnhof Luzern. Grundriss Erdgeschoss / Gare de Lucerne. Plan du rez-de-chaussée.

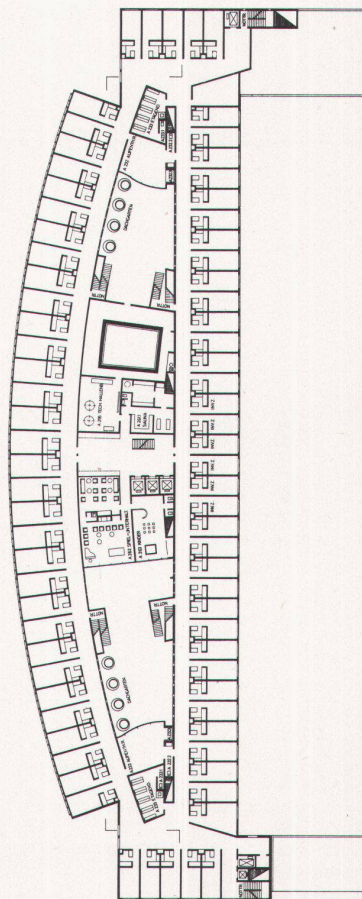




68 Bahnhof Luzern. Wettbewerbsprojekt; 2. Preis. Fassade gegen den Bahnhofplatz (Modellaufnahme) / Gare de Lucerne. Projet de concours, 2ème prix. Façade vers la Bahnhofplatz (maquette).



69 Grundriss 2. Obergeschoss / Plan 2ème étage.



70 Grundriss 4. Obergeschoss / Plan 4ème étage.

Die Bahnhofhalle, die nicht die ganze Breite des Traktes einnimmt, ist so von dessen Enden unterschieden, dass sie auf mehreren Ebenen das Spiel von architektonischen Oppositionen in Gang bringt: die Fensterwand steht der Wand mit eingeschnittenen Fenstern gegenüber, die gebogene Wand der geraden Wand, die rechtwinklige Ecke der Ecke in spitzem Winkel (die die Dünne des Glases betont) und so weiter. Auf diese Weise werden die unterschiedlichen Bestimmungen der Teile in einem Spiel zum Ausdruck gebracht, in dem sich eine Form vor dem Hintergrund der anderen in ihren Eigenschaften genauer bestimmt.

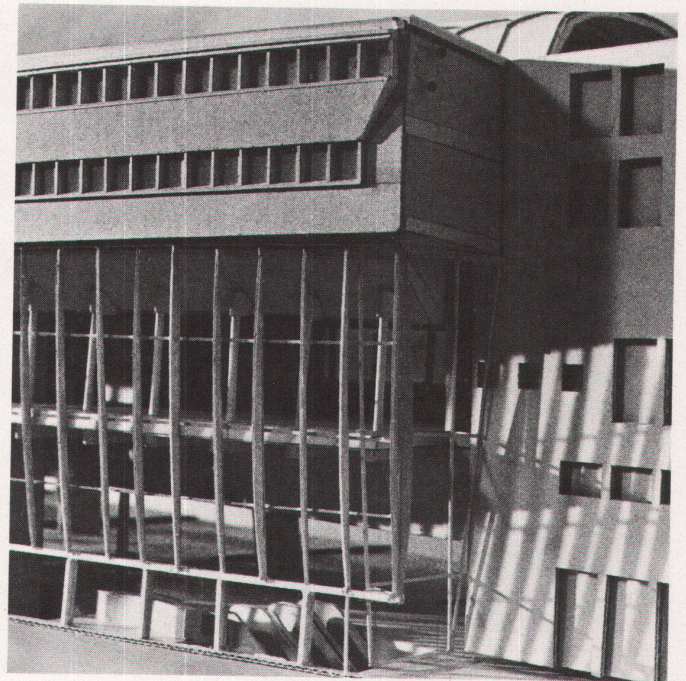
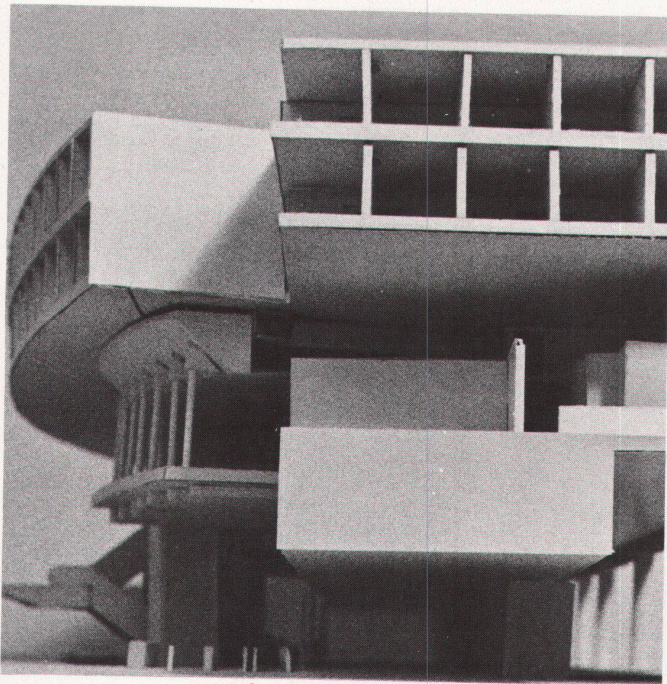
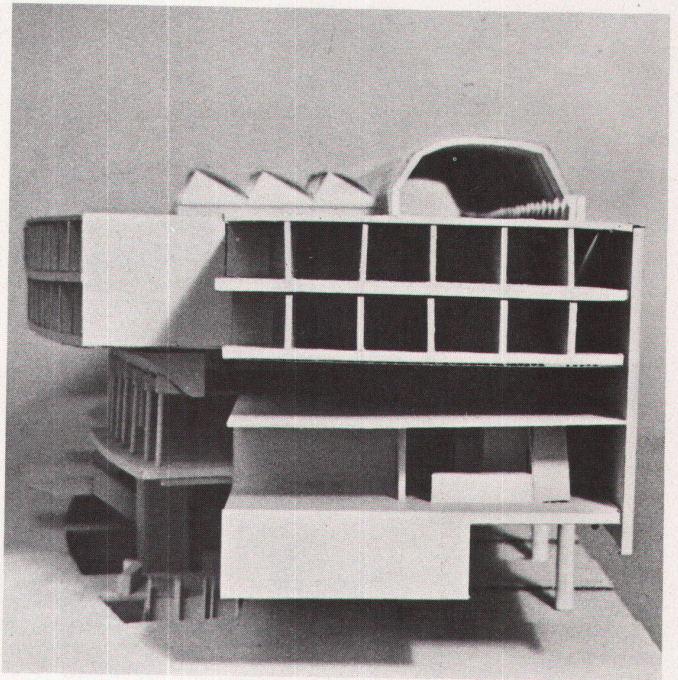
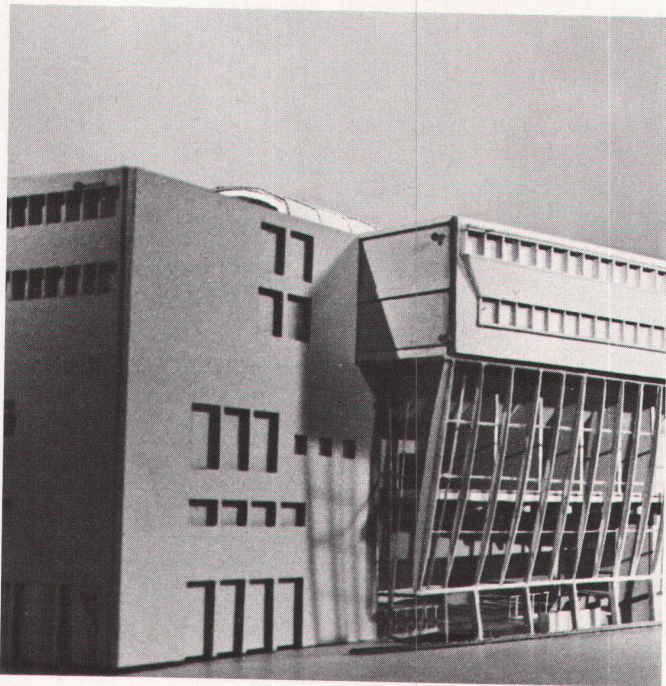
Le Corbusiers Satz vom Haus als Maschine ist eine Münze, die in vielen Taschen klingelt. Le Corbusier fügte aber auch hinzu: «L'architecture commence au-delà de la machine.» Das kann so verstanden werden: Architektur schafft Erfahrungen, die nicht restlos in ihrem Gebrauch aufgehen, und zwar Erfahrungen, die nur die Architektur schaffen kann. Das macht sie zu einem unverzichtbaren Faktum.

Der Berner Bahnhof zeigt, um bei dieser Gattung zu bleiben, wie Architektur einbezogen wird in die immer weiter getriebene Substitution von Erfahrungen durch andere Erfahrungen als Grundlage des kapitalistischen Verwertungsmechanismus, die Substitution der Architektur durch den «Gebrauchsgegenstand». So unterscheidet sich die Bahnhofhalle in diesem Fall in nichts von der «Mall» eines Einkaufszentrums. (Dass damit auch der Begriff von Öffentlichkeit um seine politische Bedeutung gebracht wird, sei nur am Rande vermerkt.)









74 a-d Bahnhof Luzern. Wettbewerbsprojekt; 2. Preis Modellaufnahmen / Gare de Lucerne. Projet de concours, 2ème prix (maquette). Modell: D. Consolascio, P. Fosanelli).

Die Bahnhofhalle des Entwurfes dagegen schafft Erfahrungen des Ankommens oder des Abreisens mit den Mitteln der Architektur: Von aussen lenkt die dreigeschossige Fensterwand die Aufmerksamkeit auf die Züge, die wie auf einer Bühne stehen und die Mittel des Reisens wie Zeichen der damit verbundenen Empfindungen sind. Im Unter-

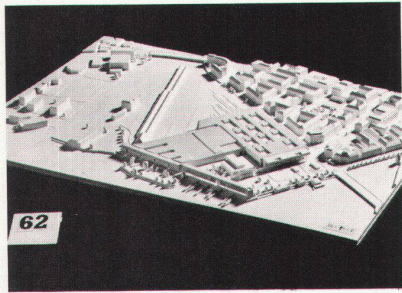
schied dazu breitet sich die Stadt von innen auf dieser Fensterwand wie ein Panorama aus. (Das Panorama ist eine Vorstellung, die tief im 19. Jahrhundert verwurzelt ist: das Versammeln der Geschichte oder ihres Gegensatzes, der Berge, in einem Punkt, von dem aus sich ihr Sinn erschliesst. Und Luzern hat beides.) Luzern wird selber zum

Panorama: Die Türme der mittelalterlichen Stadt – die Hotels und Quais des 19. Jahrhunderts – die «ewigen» Berge, sie sind die Elemente, die die Stadt von der Bahnhofhalle aus in ihrer Entstehung sinnfällig machen.

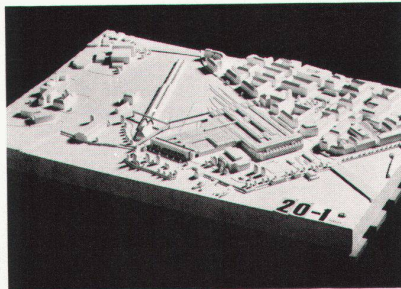
Auf diese Weise kommt der Reisende nicht in irgendeiner «Mall» an, sondern in Luzern; das wenigstens für die kurze

Zeit, bevor er in das Untergeschoss mit den Geschäften verwiesen wird: für eine kurze Zeit bietet ihm diese Architektur eine sinnliche Erfahrung, die sich dem genannten Verwertungsmechanismus entzieht, oder nicht besser, aber genauer: würde sie ihm das bieten... ■

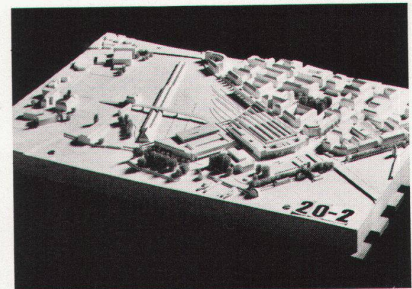




75 Ideenwettbewerb  
M.-C. Betrix, E. Consolascio, B. Reichlin, F. Reinhart, P. Huber, Ch. Sumi

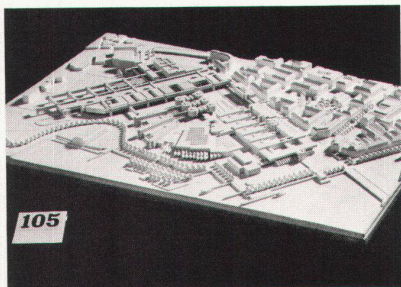


76 Projektwettbewerb 1. Stufe  
Motor-Columbus AG, M.N. Hajnos

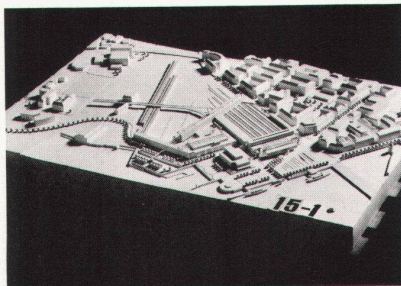


77 2. Stufe

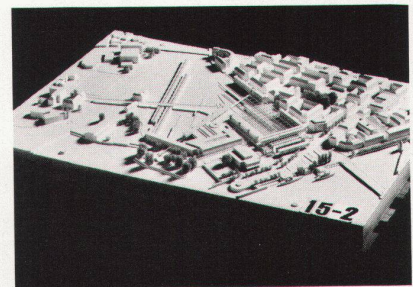
Fotos: W.H. Goda, Littau



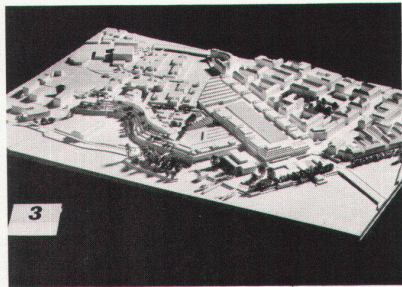
78 Ideenwettbewerb 2. Rang  
H. Eggstein, E. Renggli, W. Rüssli, J. Stöckli, D. Widmer



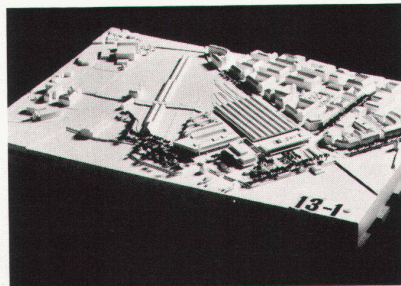
79 Projektwettbewerb 1. Stufe, 3. Preis, Fr. 8000.–



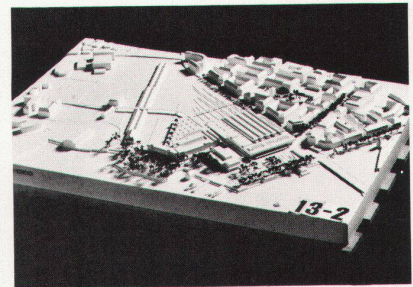
80 2. Stufe



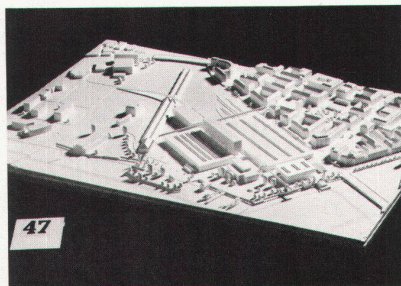
81 Ideenwettbewerb 5. Rang  
U. Rüfenacht, G. Anderegg-Schärer



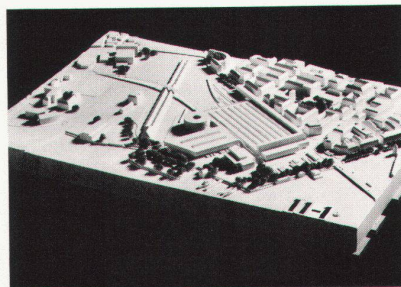
82 Projektwettbewerb 1. Stufe,  
4. Preis, Fr. 7000.–



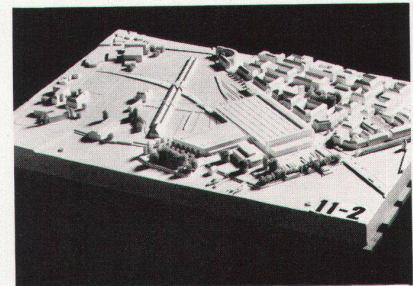
83 2. Stufe



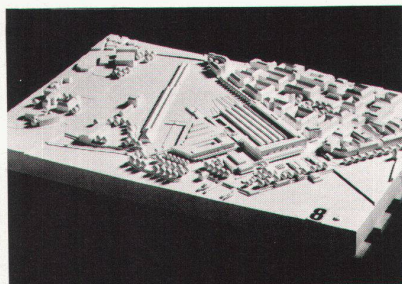
84 Ideenwettbewerb 8. Rang  
A. Barth, H. Zaugg



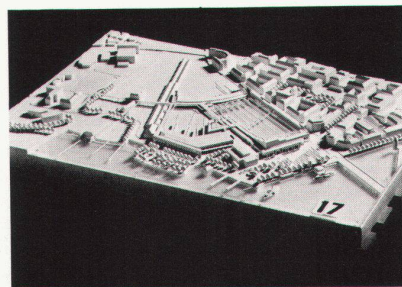
85 Projektwettbewerb 1. Stufe,  
5. Preis, Fr. 4000.–



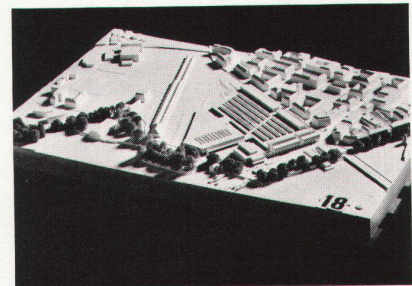
86 2. Stufe



87 Projektwettbewerb 1. Stufe,  
Ankauf, Fr. 4000.–  
Burckhardt+Partner



88 Projektwettbewerb 1. Stufe,  
Ankauf, Fr. 2000.–  
Motor-Columbus AG, M.N. Hajnos



89 Projektwettbewerb 1. Stufe,  
Ankauf, Fr. 2000.– J. Schilling,  
D. Vorberg, M. Grüter, E. Schmid, P. Tüfer