Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 78 (1991)

Heft: 3: Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station

Artikel: Bahnhofüberbauung Luzern, Aufnahmegebäude und Gewerbeschule, 1985-1991 : Architekten Hans-Peter Ammann und Peter Baumann mit Santiago Calatrava

Autor: Bosshard, Max / Luchsinger, Christoph

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-59130

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: 29.11.2025

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

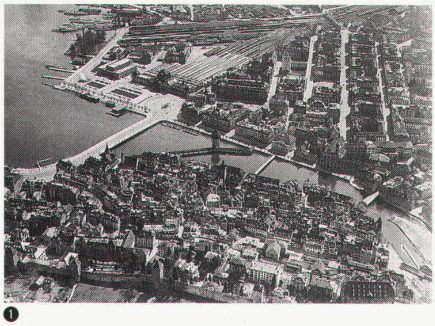
Bahnhofüberbauung Luzern, Aufnahmegebäude und Gewerbeschule, 1985–1991
Architekten: Hans-Peter Ammann und Peter Baumann, Luzern, zusammen mit Santiago Calatrava (Vorhalle)*

* Entwurf und Ausführungsplanung Aufnahmegebäude: Max Bosshard, Marianne Burkhalter, Ferdi Fischer, Karim Gallati, Roland Hergert, Patrick Höing, Edi Imhof, Heinrich Portmann (Projektleitung), Tschuli Portmann, Angelo Renner, Peter Stöckli. Entwurf und Ausführungsplanung Gewerbeschule: Hans Cometti, Georg Höing, Heinrich Portmann (Projektleitung), Georg Von Wartburg, Herbert Weibel

Mit der feierlichen Eröffnung des neuen Luzerner Bahnhofs am 5. Februar 1991 endet zwar nicht die Neubebauung der Luzerner Bahnhofareale – noch ist vom ursprünglichen Konzept der Westtrakt nicht gebaut und auch weitere Gleisüberbauungen sind geplant –, doch schliesst sie wahrscheinlich nicht nur die Arbeit auf der Grundlage, den Konzepten und Leitlinien des aus einem mehrstufigen Wettbewerb als Sieger hervorgegangenen Projekts «Reuss» des Architektenteams um Peter Baumann ab – denn der eben erwähnte Westtrakt wird nun von andern Architekten entworfen –, sondern, was schwerer wiegt, aller Voraussicht nach auch eine bestimmte Arbeitsform, nämlich die «öffentliche Begleitung»durch ein Gremium von Fachleuten (Arbeitsgruppe Architektur, unter der Leitung von Ueli Huber), das den Entwurf seit Beginn kritisch mitgetragen hat, vor dem somit die Arbeit der Architekten zu bestehen hatte, das aber umgekehrt – gleichsam als Gegenleistung – die Entscheide der Architekten nach aussen verteidigt und eine «Pufferfunktion» zwischen Bauherr und Entwerfer eingenommen hat.

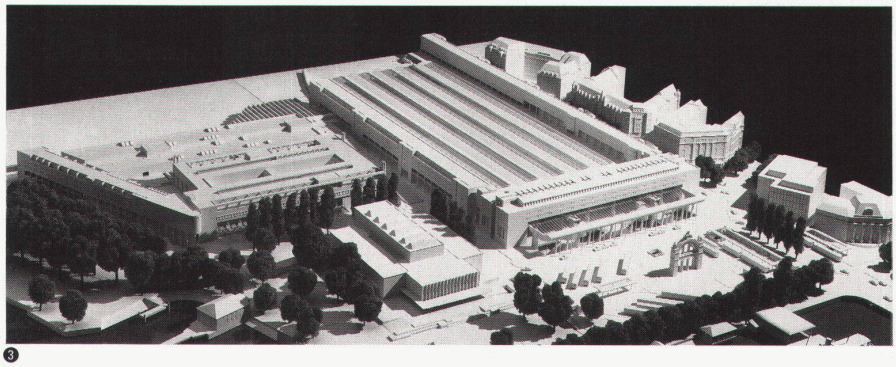
Die in den letzten zehn Jahren erstellte Bahnhofüberbauung Luzern vereint auf dem Gelände zwischen Hirschmattquartier im Westen und Inseliquai im Osten, dem Seeufer im Norden und dem offenen Gleisfeld im Süden eine Vielzahl von Bauten und Einrichtungen unterschiedlicher Funktion. Dazu gehören im Bereich des Personenbahnhofs das Aufnahmegebäude mit Vorhalle und Hochbau, das mit diesem räumlich verbundene Untergeschoss Bahnhofplatz mit Ladenpassage und Taxihalle und der Baukörper des Gewerbeschulzentrums an der östlichen Längsseite der Perronanlage: Auf dem Areal südlich des Kunsthauses wurden in der ersten Hälfte der 80er Jahre das Postbetriebsgebäude, der Postbahnhof, ein Parkhaus und das Wohn- und Geschäftshaus Inseliquai erstellt (publiziert in «archithese» Nr. 3/1985 und 3/1986). Im weiteren wurde der Bahnhofplatz mit Bushof neu gestaltet und eine Fussgängerverbindung zwischen Hirschmatt und Inseli eingerichtet. Das Baugelände umfasst das Areal des alten Bahnhofs und Teile der ausgedehnten Gleisanlage sowie die Grundstücke des 1981 abgerissenen Wohn- und Gewerbequartiers Frohburg.

Grundlage der Planung war ein Programm, das in seinem Kern die konkreten Forderungen von SBB und PTT für den Ausbau und Wiederaufbau der durch den Bahnhofsbrand zerstörten Betriebseinrichtungen enthielt. Da die Anlagen von Post und Bahn den Anforderungen bereits seit den 50er Jahren nicht mehr genügten – die unzureichende Anzahl und Länge der Perrons etwa behinderte den Zugsverkehr erheblich, und die PTT litt unter akutem Platzmangel –, hegten die beiden Institutionen schon seit langem Ausbaupläne. Die seeseitige Verlängerung der Geleise um etwa 30 Meter, auf welche ohne grosse betriebliche Nachteile und erhebliche Mehrkosten nicht verzichtet werden konnte, erwies sich als einschneidender und folgenschwerer Programmpunkt, der schliesslich auch einen Wiederaufbau des alten Aufnahmegebäudes verunmöglichte. Um den konkreten Kern des Programms war zur besseren Nutzung und städtebaulichen Aufwertung der bahneigenen Grundstücke ein eher generell gehaltener Raumbedarf für kommerzielle Nutzungen angesiedelt: Hotel,



❶

❷



❸

❶–㉒
Bahnhof Luzern, Aufnahmegebäude / Gare de Lucerne, bâtiment d'accueil / Lucerne Railway Station, main building

❶
Flugbild um 1940 / Vue aérienne vers 1940 / Aerial view, approx. 1940

❷
Gesamtansicht von Süden / Vue d'ensemble du sud / Overall view from the south (Flugbild Comet)

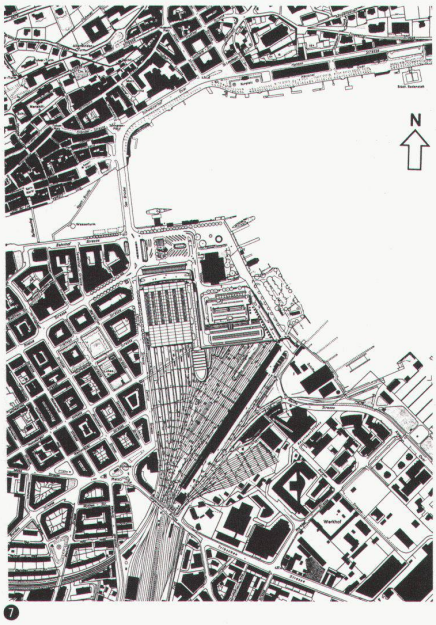
❸ ❹
Wettbewerbsmodell und realisierte Bauten, Ansicht von Nordwesten / Maquette du concours et bâtiments réalisés, vue du nord-ouest / Competition model and completed buildings, view from the north-west (Flugbild: Comet)

4

❺

❺
Ansicht von Südosten / Vue du sud-est / View from the south-east

akah



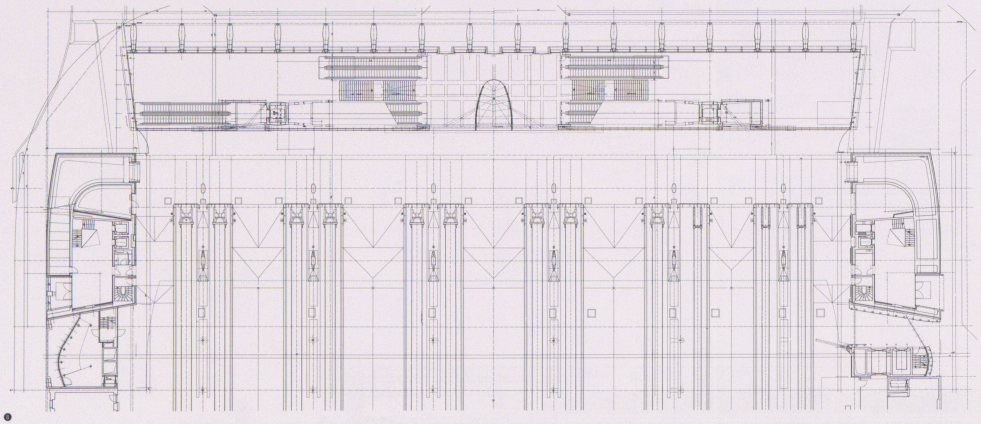
Läden, Büros. Schon während des Wettbewerbverfahrens gestrafft und redimensioniert, erwiesen sich diese Programmpunkte im Verlauf der Projektüberarbeitung vollends als instabil. So wurden die im Ideenwettbewerb von 1975/76 verlangten Vorschläge für eine weitergehende Gleisüberbauung (mit Büronutzung) im Programm zum zweistufigen Projektwettbewerb 1978 nicht wieder aufgenommen und der Raumbedarf für Büros stark verkleinert (ebenfalls redimensioniert wurden Aufnahmegebäude und Postbetriebsgebäude). Von den im Vorprojekt 1980 vorgesehenen kommerziellen Drittnutzungen hat das Hotel im Hochbau über dem Aufnahmegebäude keinen Bauherrn gefunden und wurde in der Weiterplanung unter neuer Trägerschaft durch Büros ersetzt, während anstelle des Bürotraktes Ost die Stadt Luzern ihr neues Gewerbeschulzentrum baute.

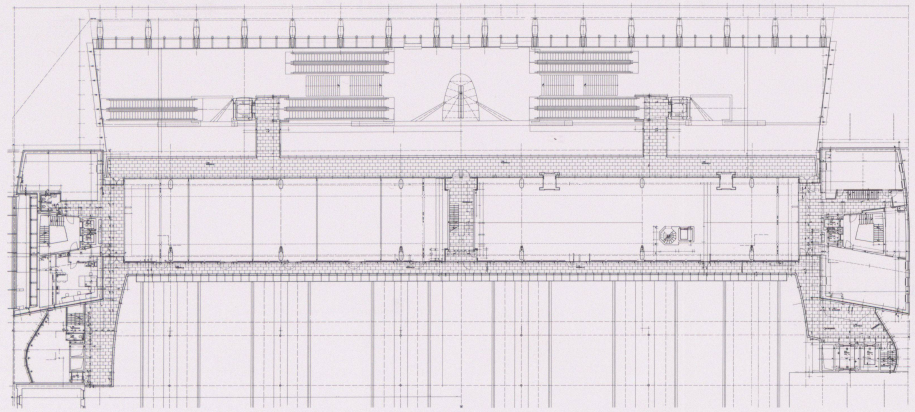
Das Gesamtprojekt, wie es Ende 1980 in einer überarbeiteten Fassung des Wettbewerbsentwurfs als Vorprojekt vorlag, stellt eine vermittelnde Lösung zwischen Integration in den bestehenden Stadtkörper und Betonung der Eigenständigkeit dar, indem die Interpretation topographischer, räumlicher und programmatischer Gegebenheiten verbunden wird mit geometrischer Rigorosität. Eine orthogonale Komposition einfacher und strenger Kuben von durchgehend ähnlicher Höhe (um 20 Meter) bildet die Bebauung, die sich in zwei nebeneinanderliegende, durch die Aussparung des geplanten Autobahn-Südzubringers voneinander getrennte Gebäudekomplexe gliedert.

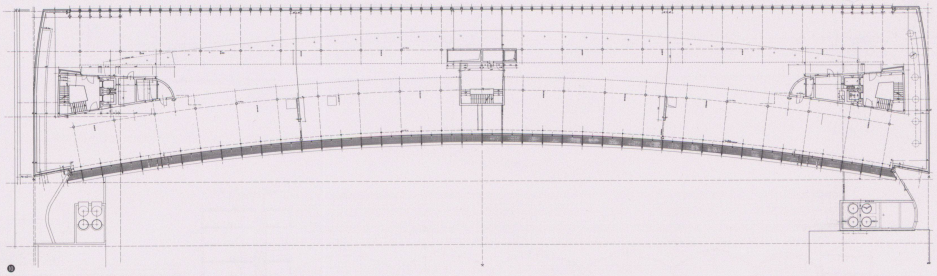
Der westliche Komplex fasst die bestehende Perronhalle mit drei über den Geleisen stehenden Volumen U-förmig ein: Das Aufnahmegebäude mit Bahnhofvorhalle und Hotelhochbau als Kopf mit

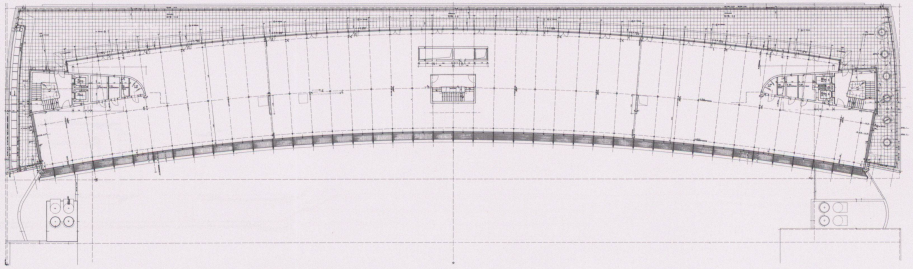
❻ Gesamtansicht von Norden / L'ensemble vu du nord / Overall view from the north (Flugbild: Comet)

❼ Situation / Site









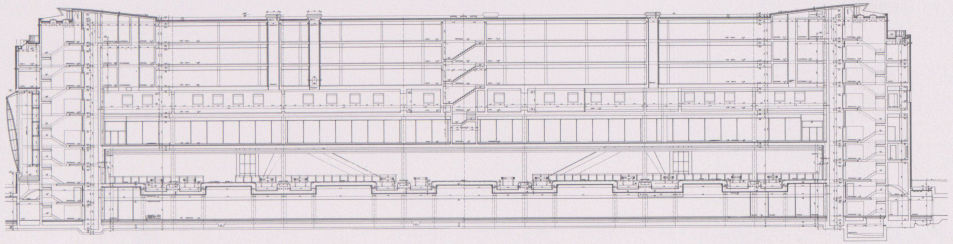
❶ ❷
Aufnahmegebäude /
Bâtiment d'accueil /
Main building

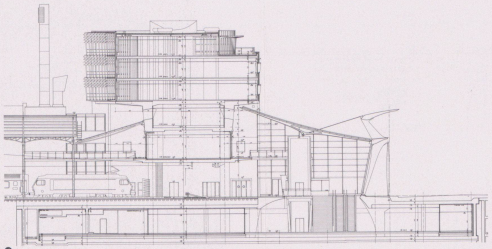
❸
Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Ground-plan ground-floor

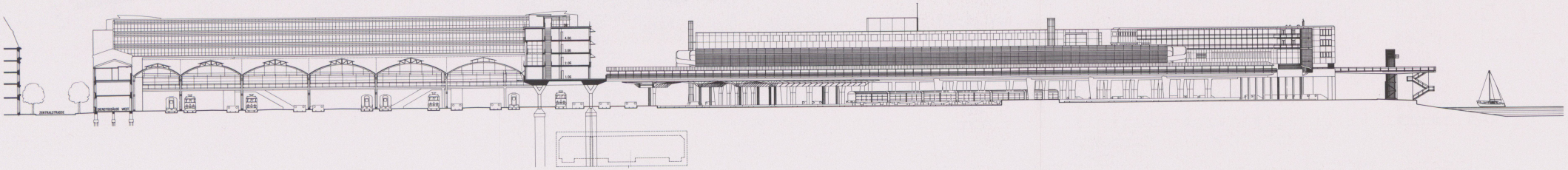
❹
Grundriss 1. Obergeschoss / Plan du 1er étage / Ground-plan 1st floor

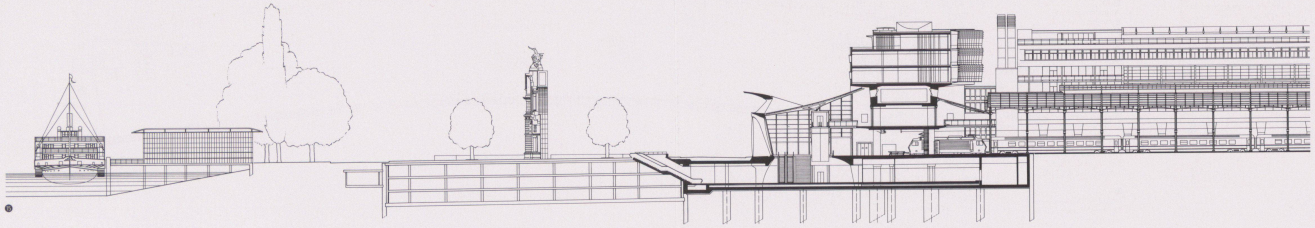
❿
Grundriss 4. Obergeschoss / Plan du 4ème étage / Ground-plan 4th floor

⓫
Grundriss Dachgeschoss / Plan de l'étage attique / Ground-plan roof-floor







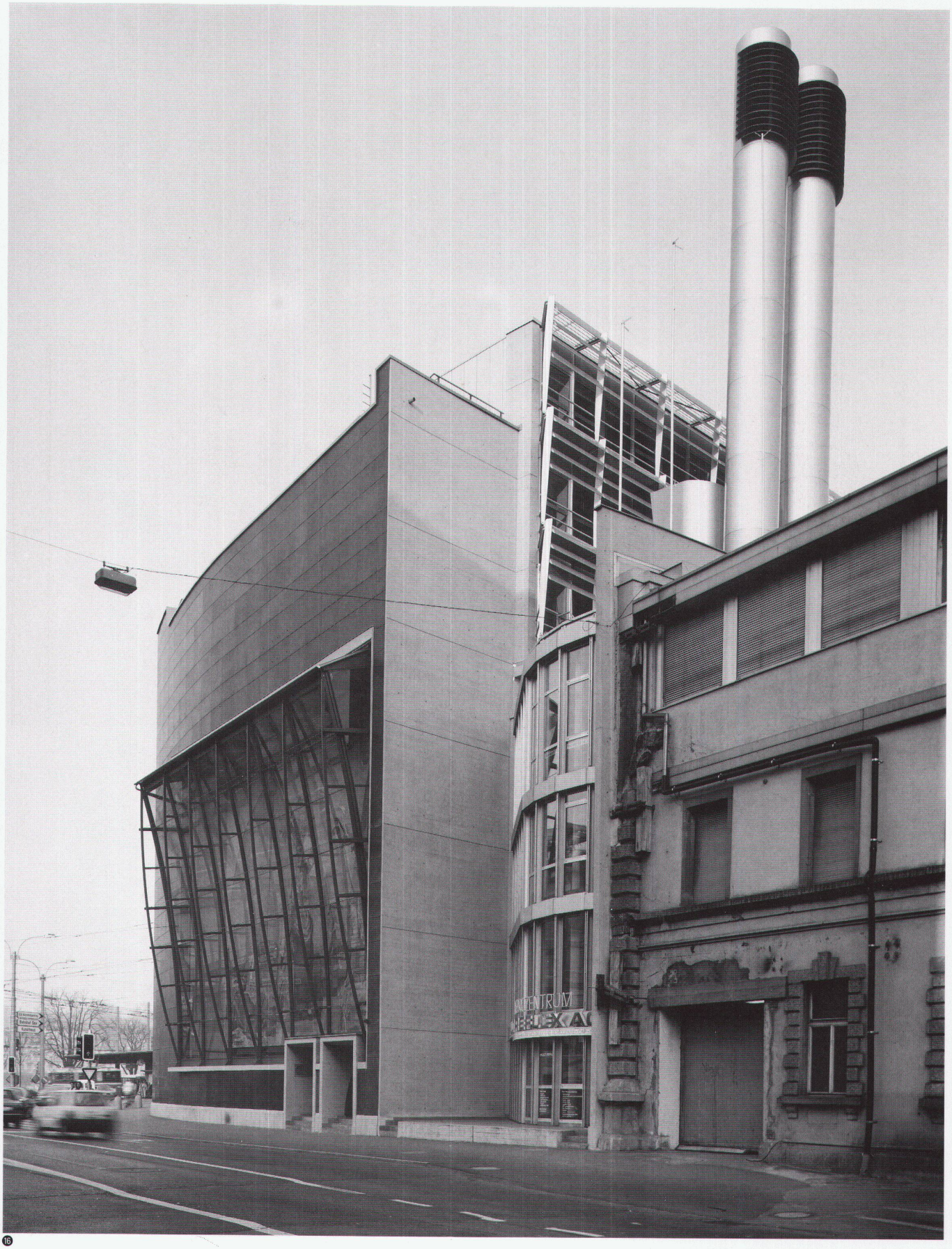


Längsschnitt / Coupe longitudinale / Longitudinal section

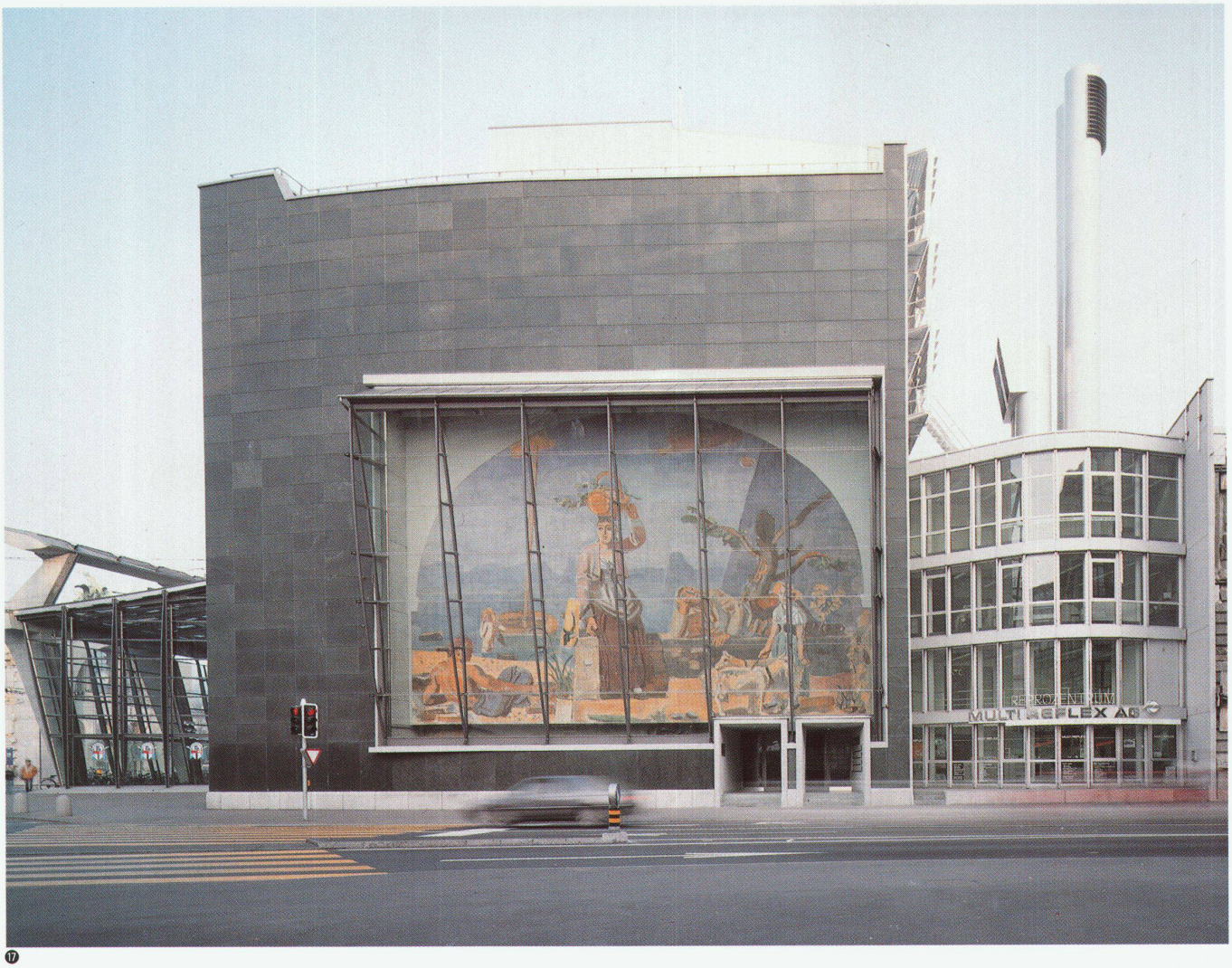
Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section

Schnitt Ost-West durch Perronhalle und Gewerbeschule mit Ansicht Postbetriebsgebäude / Coupe est-ouest sur le hall des quais et l'école professionnelle avec vue sur le bâtiment des services postaux / Section east-west through the platform hall and the Gewerbeschule (Trade School) with view of the post office building

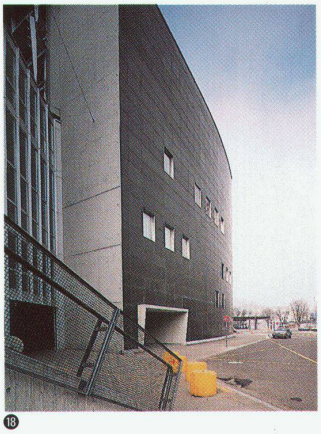
Schnitt Nord-Süd durch Bahnhofplatz, Vorhalle und Aufnahmegebäude, mit Ansicht Gewerbeschule / Coupe nord-sud sur la place de la gare, le hall d'accès, le bâtiment d'accueil avec vue sur l'école professionnelle / Section north-south through the station forecourt, forehall and main building, with view of the Gewerbeschule



16



⑰



⑱

⑯
Stirnseite im Westen / La façade côté ouest / Western end façade

⑰
Stirnseite (links Vorhalle), Gemälde von M. Barraud / La face frontale (hall d'accès à gauche), peinture de M. Barraud / End façade (forehall on the left), painting by M. Barraud

⑱
Stirnseite im Osten / La façade frontale côté est / Eastern end façade

⑲
Blick vom Perron zur Galerie und Vorhalle / La galerie et le hall d'accès vus d'un quai / View from the platform of the gallery and forehall

⑲

20

21

Front zum Bahnhofplatz und zwei als Bürotrakte konzipierte Flügelbauten. Der östliche Komplex mit dem Postbetriebsgebäude als Zentrum und einem über die Gleise gestellten Parkhaus nimmt das Areal des ehemaligen Frohburgquartiers und des alten Brünigbahnhofs ein. Ein in die Flucht des Inseliquais gedrehtes Wohn- und Geschäftshaus schliesst die Bebauung seeseitig ab.

Änderungen im Programm – sie betreffen, wie erwähnt, den Hochbau des Aufnahmegebäudes, dessen Hotelnutzung aufgegeben, und den als Bürogebäude konzipierten Ostflügel, der durch das neue Gewerbeschulzentrum ersetzt wurde – nahm man zum Anlass, das Projekt von einer Haltung der «volumetrischen Ausgewogenheit» weg in Richtung einer spannungsvolleren kubischen Gliederung und komplexeren räumlichen Konstellationen zu entwickeln. Der im Vorprojekt sowohl vertikal wie horizontal additiv aufgebaute Entwurf des Aufnahmegebäudes, der sich im Hochbau durch symmetrische Strenge und eine einfache, gedrungene Kubatur auszeichnete, hat sich in der Bearbeitung zu einer eher integralen Lösung entwickelt, in der die einzelnen Teile auf vielschichtige Weise miteinander verknüpft sind. Vergleicht man einen Situationsplan oder eine Luftaufnahme des nun Gebauten mit dem Vorprojekt 1980, so springen die Veränderungen im Bereich des Ostflügels des Personenbahnhofs ins Auge, die gleichsam zu einer Verschiebung des volumetrischen Gleichgewichts der Gesamtanlage führt. Der Baukörper des anstelle des vorgesehenen Bürotraktes erstellten Gewerbeschulzentrums ist um einiges grösser, aber auch differenzierter, und greift mit seinem südlichen Abschluss in Form einer Ellipsenhälfte weit in den Raum der Gleisanlage aus. Der Bau kann nicht mehr eindeutig als untergeordneter Flügel und damit als Teil des einen der beiden Komplexe gelesen werden, um so mehr als sein westliches Gegenstück vorläufig fehlt. Vielmehr scheint er eine ambivalente Position zwischen Bahnhof- und Postkomplex einzunehmen, an seinem südlichen Ende diesem, an seinem nördlichen jenem zugehörig, eine Haltung, die sich, wie eine nähere Betrachtung zeigt, in der Konzeption seiner räumlichen Struktur verstärkt fortsetzt.

㉒

⑳ ㉑ ㉒
Vorhalle / Le hall d'accès / Entrance hall

Dem öffentlichen Charakter der Bahnhofüberbauung entsprechend wurden die verschiedenen Bauten mit ihrem jeweiligen stadträumlichen Umfeld gezielt verknüpft. Der Eingangsbereich der Gewerbeschule beispielsweise – Aussentreppe und doppelgeschossige, längsseitig verglaste Eingangshalle – erweitert den Freiraum zwischen Kunsthaus und Postbetriebsgebäude ins Innere, stellt frontal den Sichtbezug zum See her und schliesst mit der plattformähnlichen Aussenzone einen Strang der Fussgängerverbindung im ersten Obergeschoss ab. Diese Fussgängerverbindung vom Hirschmattquartier unter den Gleisen hindurch über Gewerbeschule und Parkhaus zum Inseliquai verläuft an der südlichen Kante der Hochbauten, gehört räumlich noch zum Parkhaus, gibt aber balkonartig den Blick frei zum Gleisfeld und durchstösst den Riegel des Wohn- und Geschäftshauses am Inseliquai, um in einer konstruktivistisch inszenierten Vertikalerschliessung mit Aussichtsplattform zum See zu enden.

Die leichte Membran der Bahnhofvorhalle definiert einen zweideutigen Raum, der als Ausstülpung der Bahnhofhalle und/oder als klimatisch vom Aussenraum des Bahnhofplatzes abgegrenzte Zone gelesen werden kann. Ihrem Wesen nach ist die Vorhalle weniger ein Raum im herkömmlichen Sinn als eine architektonische Konstellation, die über wichtige Zusammenhänge der baulichen Syntax – das Durchdringen von Bürohochbau und Bahnhofhalle, die gegenseitige Lage und das statische Verhalten der einzelnen Geschosse – Auskunft gibt. Die Luzerner Bahnhofvorhalle interpretiert eine Reihe programmatischer Restriktionen (vgl. dazu auch «Werk, Bauen+Wohnen» Nr. 6/1990), insbesondere den Umstand, dass wegen betrieblich vorgegebener Anzahl und Länge der Gleise die im Erdgeschoss äusserst knapp bemessene Fläche dazu zwang, die Räume mit intensivem Publikumsverkehr ins erste Obergeschoss bzw. ins erste Untergeschoss zu verlegen. Auf die dabei entstehenden Schwierigkeiten hinsichtlich Orientierung und Führung der Passanten antwortet das Konzept der Bahnhofvorhalle, indem sie die räumlichen Beziehungen zwischen den Geschossebenen veranschaulicht und mittels frei sichtbaren Treppen- und Aufzugsanlagen kurze Erschliessungswege gewährleistet. Im Sinne eines neuartigen Raumtyps integriert sie vertikale und horizontale Raumschichten und führt damit ein architektonisches Thema – die Überlagerung von Volumen und Schichten – ein, das sich variantenreich an verschiedenen andern Stellen der Bahnhofüberbauung wiederfindet.

Der Hochbau erscheint dank seiner dunkelgrünen, polierten Granitfassade und den leicht abgerundeten Stirnseiten zunächst als massiver und praller Körper, durch den hindurch sich die Perronhalle bis zum Bahnhofplatz vorschiebt. Von schräg hinten gesehen wird diese Lektüre sofort relativiert, indem die rückwärtige, konkave Fassade bis ins Attikageschoss hochgezogen ist und zusammen mit diesem einen geschwungenen, tief in den Granitblock eingesetzten, leichten Metallkörper zu bilden scheint. Frontal und aus Distanz gesehen aber wirkt der Hochbau als weitgespannter, von zwei verhältnismässig schlanken Pylonen (den Erschliessungskernen zu den Bürogeschossen) getragener, liegender Hohlkörperkasten. Tatsächlich handelt es sich –

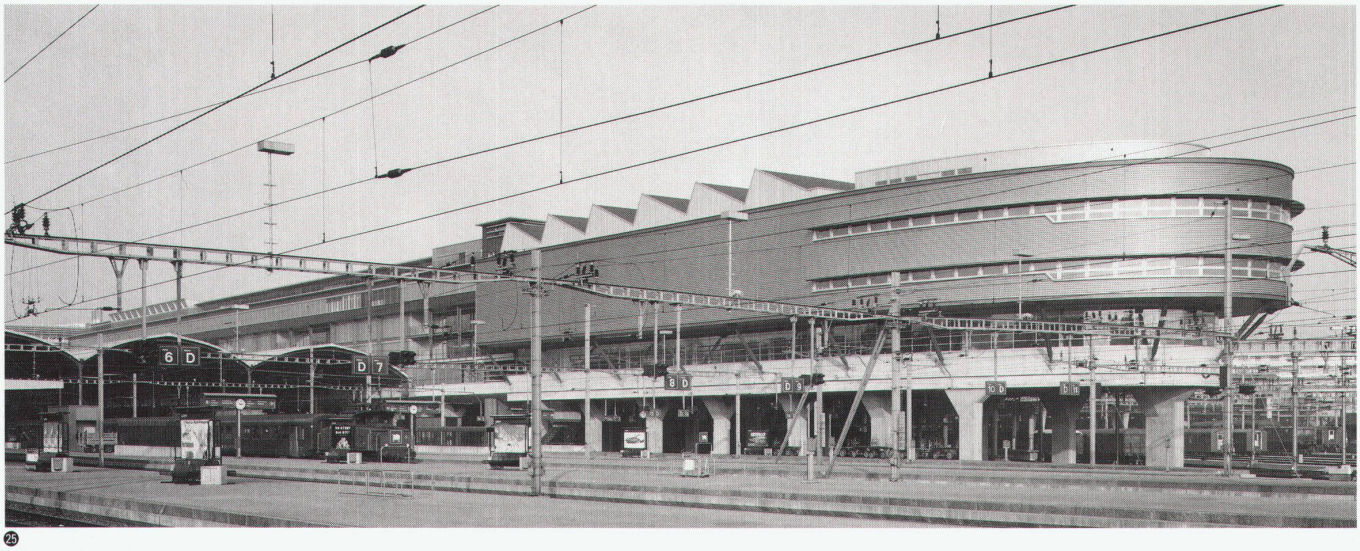
㉓

㉓–㊳
Gewerbeschule / Ecole professionnelle / Gewerbeschule (Trade School)

㉓
Eingangshalle / Hall d'entrée / Entrance hall

㉔
Ansicht von Nordosten, Eingang / Vue du nord-est, entrée / View from the north-east, entrance

24



25

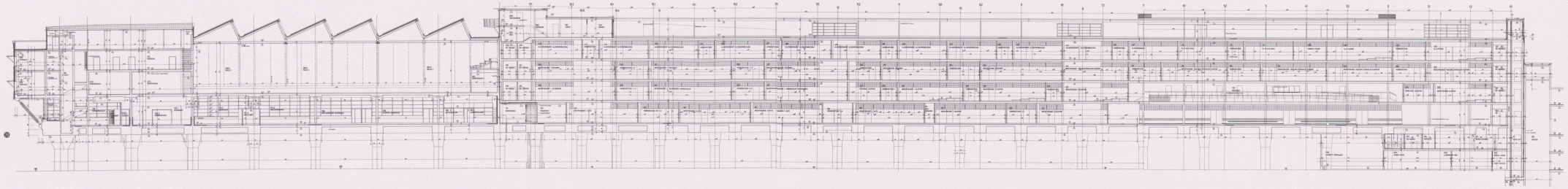
26

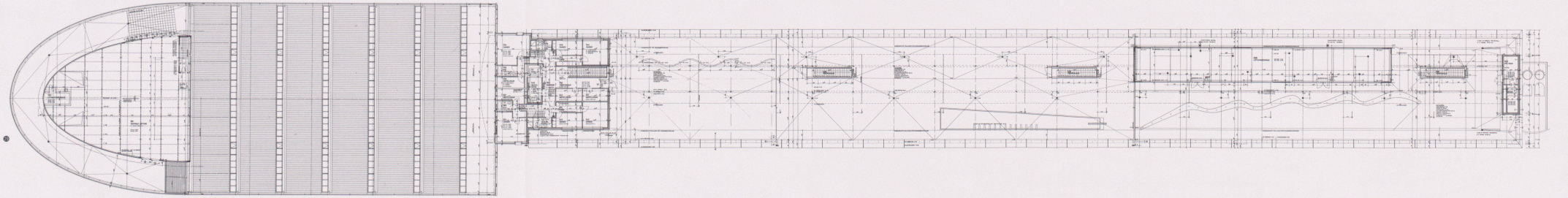
27

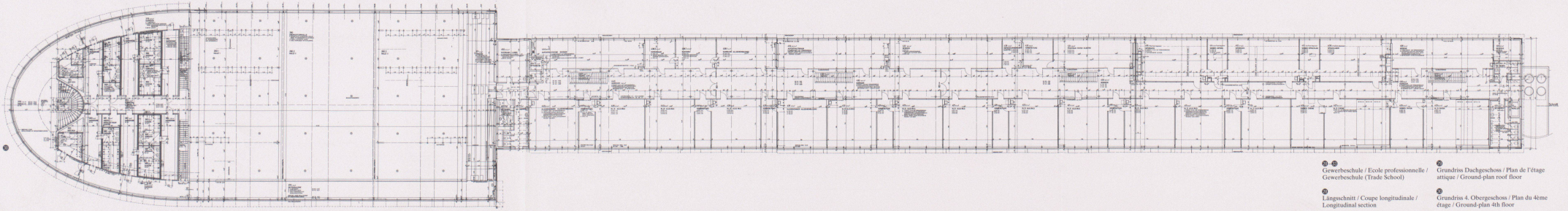
25
Ansicht von Südwesten / Vue du sud-ouest / View from the south-west

26
Korridor der Klassenzimmer / Couloir des salles de classe / Classroom corridor

27
Vorraum zur Turnhalle / Vestibule de la salle de gymnastique / Anteroom to the gymnasium





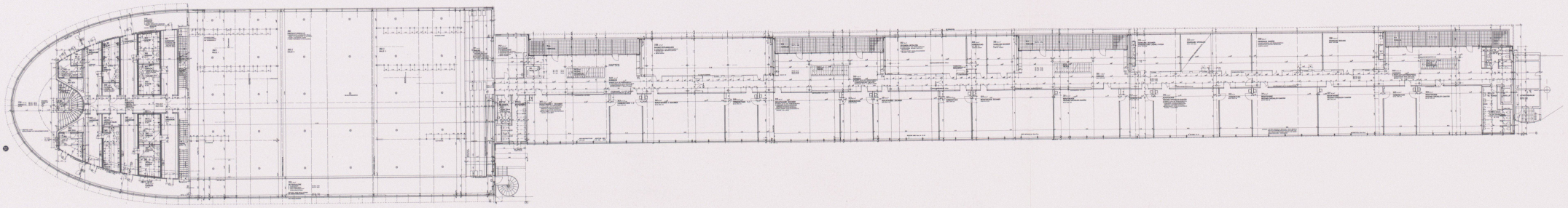


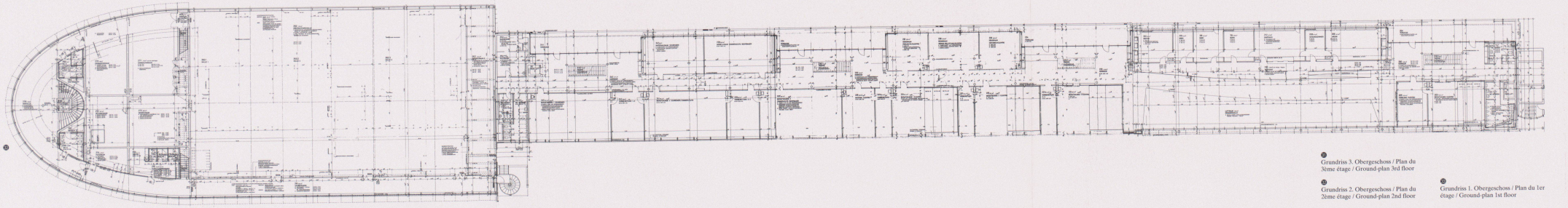
3–4 Gewerbeschule / Ecole professionnelle / Gewerbeschule (Trade School)

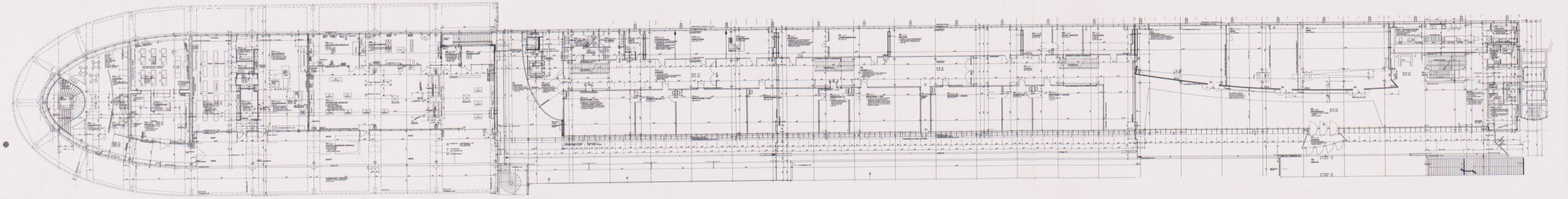
5 Längsschnitt / Coupe longitudinale / Longitudinal section

6 Grundriss Dachgeschoss / Plan de l'étage attique / Ground-plan roof floor

7 Grundriss 4. Obergeschoss / Plan du 4ème étage / Ground-plan 4th floor



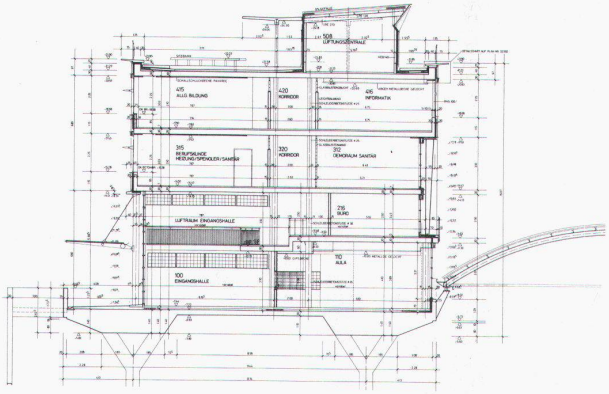




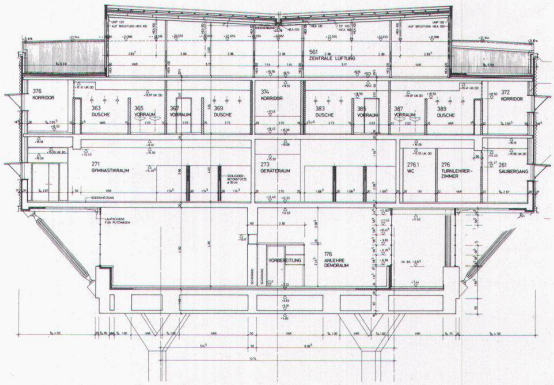
1 Grundriss 3. Obergeschoss / Plan du 3ème étage / Ground-plan 3rd floor

2 Grundriss 2. Obergeschoss / Plan du 2ème étage / Ground-plan 2nd floor

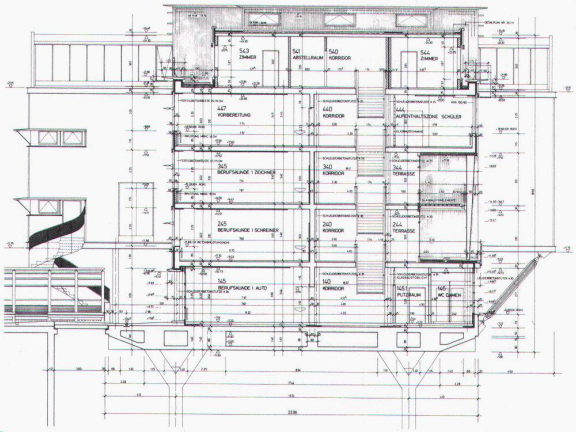
3 Grundriss 1. Obergeschoss / Plan du 1er étage / Ground-plan 1st floor



34



35



36

37

34 35 36
Querschnitte / Coupes transversales / Cross-sections

37
Sockelgeschoss der Gewerbeschule / Le soubassement de l'école professionnelle / Base floor of the Gewerbeschule (Trade School)

㊳ Dachterrasse / Toiture-terrasse / Roof terrace

Fotos: Heinrich Helfenstein, Zürich

bedingt durch die Verlängerung der Gleise, zwischen die nur wenige Stützen gestellt werden konnten – um eine 108 m lange Brückenkonstruktion mit einem geschosshohen, von der oberen Fassadenflucht zurückgesetzten Träger, der Küchen und technische Räume aufnimmt. Im Hallenraum, als Galerie unter die «Brükke» gehängt, schwebt das erste Obergeschoss mit den Bahnhofrestaurants.

Während sich das Aufnahmegebäude in mehrere ineinandergreifende Volumen unterschiedlicher Beschaffenheit auflöst und gleichzeitig die statisch-konstruktiven Zusammenhänge formal ausspielt, erscheint die Architektur der Gewerbeschule in sich ruhend. Schichtung als architektonisches Thema generiert hier eine der typologischen Klarheit überlagerte Abstufung unterschiedlicher Lichtwirkungen und vor allem unterschiedlicher räumlicher Bezugnahmen zum Gesamtkontext der Bahnhofüberbauung. Ihre Stellung als Verbindungsglied zwischen den Arealen von Personenbahnhof und Post interpretiert die Gewerbeschule «didaktisch», indem die Raumfolgen im Innern den Verlauf und die Stapelung der verschiedenen Schichten der Bahnhofüberbauung vor Augen führen. Der Grundriss ist zweibündig organisiert, mit nach Osten gerichteten Klassenzimmern. Er erscheint aber räumlich als Einbünder, da die zum Personenbahnhof hin orientierten Spezialzimmer und die Nebenräume, die Aufenthaltsbereiche, Treppenanlagen und Korridore zusammen eine transparente, lichtdurchflutete Zone bilden. Hier öffnet sich der Blick in die grossflächige, betriebsame Bahnhofhalle und, von den oberen Geschossen aus, auf die abwechslungsreiche Landschaft von Perrondächern und Stadtsilhouette. Die Dachterrasse schliesslich dient – in Ermangelung von Erdgeschossflächen – als Pausenplatz, von wo aus die verschiedenen Teile der Bahnhofüberbauung in ihrem situativen Zusammenhang einsichtig werden.

Max Bosshard, Christoph Luchsinger