

Umschlagplätze : neue Bahnhofhalle in Luzern und Projekt Neugestaltung Bahnhof Chur

Autor(en): **Bosshard, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **77 (1990)**

Heft 6: **Allerwelt-Orte = Lieux anonymes = Everybody's places**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58382>

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.

Umschlagplätze

Neue Bahnhofhalle in Luzern und Projekt Neugestaltung Bahnhof Chur

Die wachsende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und die insbesondere von den SBB vorangetriebene Kommerzialisierung bahneigener Liegenschaften haben die städtebauliche Funktion der Bahnhöfe in vielen Schweizer Städten neu gewichtet. Anstelle der herkömmlichen Aufgabe des einfachen Personen- und Güterumschlags verknüpfen die Bahnhöfe heute eine Vielzahl von Verkehrsträgern und bieten ein breites Angebot verschiedenster Dienstleistungen und Fremdnutzungen an. Bildeten die Bahnanlagen aus dem 19. Jahrhundert markante Zäsuren im Stadtgewebe, so gehen die Bestrebungen bei deren Neugestaltung vermehrt dahin, Übergänge zwischen der Innenstadt und den bisher oft wenig entwickelten Gebieten hinter den Geleisen zu schaffen. Als öffentliche Räume rücken damit die Bahnhöfe, und im speziellen die Bahnhofhallen, in den Mittelpunkt des städtebaulich-architektonischen Interesses.*

Nouveau hall de gare à Lucerne et projet de réorganisation de la gare de Coire

L'importance croissante des transports publics et en particulier l'exploitation commerciale entreprise par les CFF de leurs propres immeubles, change la place de la fonction urbanistique des gares dans de nombreuses villes suisses. Au lieu de se limiter aux simples tâches de transport des personnes et des marchandises, les gares d'aujourd'hui rassemblent un grand nombre de vecteurs de transport et offrent une large palette de services et de fonctions extra-ferroviaires. Alors que les gares du 19ème siècle créaient de profondes césures dans le tissu urbain, les réorganisations actuellement en cours s'efforcent de créer des transitions entre le centre-ville et les territoires souvent sous-développés situés au-delà des voies. En tant qu'espaces publics, les gares et spécialement les halls de gare, reviennent au centre de l'intérêt urbanistique et architectonique.*

The New Station Hall in Lucerne and the Remodelling Project for the Chur Station

The increasing significance of public transport and the commercialization in particular of the properties owned by the SFR have changed the urban planning function of the stations in many Swiss towns. In lieu of the traditional task of simply assuring the transport of people and goods, stations nowadays offer a great variety of services and external utilizations. For while the railway stations and lines built in the 19th century formed distinctive features within the town structure, the objective of remodelling them is to link them to innercity districts and the often less developed areas on the far side of the rails. Stations, and in particular station halls, being public spaces, are thus turning into the very focus of urban planning and architectonic interest.*

① Bahnhofvorhalle Luzern, Eckpartie / Hall d'accès à la gare de Lucerne, détail d'angle / Front hall of the Lucerne railway station, Corner solution

*«Werk, Bauen+Wohnen» wird in absehbarer Zeit ausführlicher über neuere Bahnhofplanungen und -bauten in der Schweiz berichten, insbesondere auch über die Bahnhofbauten in Luzern in ihrem Gesamtzusammenhang.

*«Werk, Bauen+Wohnen» traitera prochainement en détail des nouveaux bâtiments et projets de gare en Suisse et notamment du complexe général des édifices ferroviaires à Lucerne.

**«Werk, Bauen+Wohnen» plans to publish in-depth reports on recent station designs and buildings in Switzerland some time soon, in particular on the station buildings in Lucerne, including their context.



Bahnhofvorhalle Luzern, 1990

Projektwettbewerb 1978,

Bauvollendung Ende 1990

Architekten: H.P. Ammann und

P. Baumann, Luzern,*

zusammen mit Santiago Calatrava

Die Bahnhofvorhalle, ein dem Hochbau des Aufnahmegebäudes vorgelagerter mehrgeschossiger und grosszügig dimensionierter öffentlicher Innenraum, bildet das architektonische Zentrum der neuen Bahnhofüberbauung von Luzern. Sie ist entstanden im Spannungsfeld zwischen einer Vielzahl sich widersprechender städtebaulicher, verkehrstechnischer und betrieblicher Rahmenbedingungen und einigen grundlegenden entwerferischen Absichten, die die Entwicklung des Projekts seit 1978 (1. Stufe Projektwettbewerb) bis zur endgültigen Fassung geleitet haben.

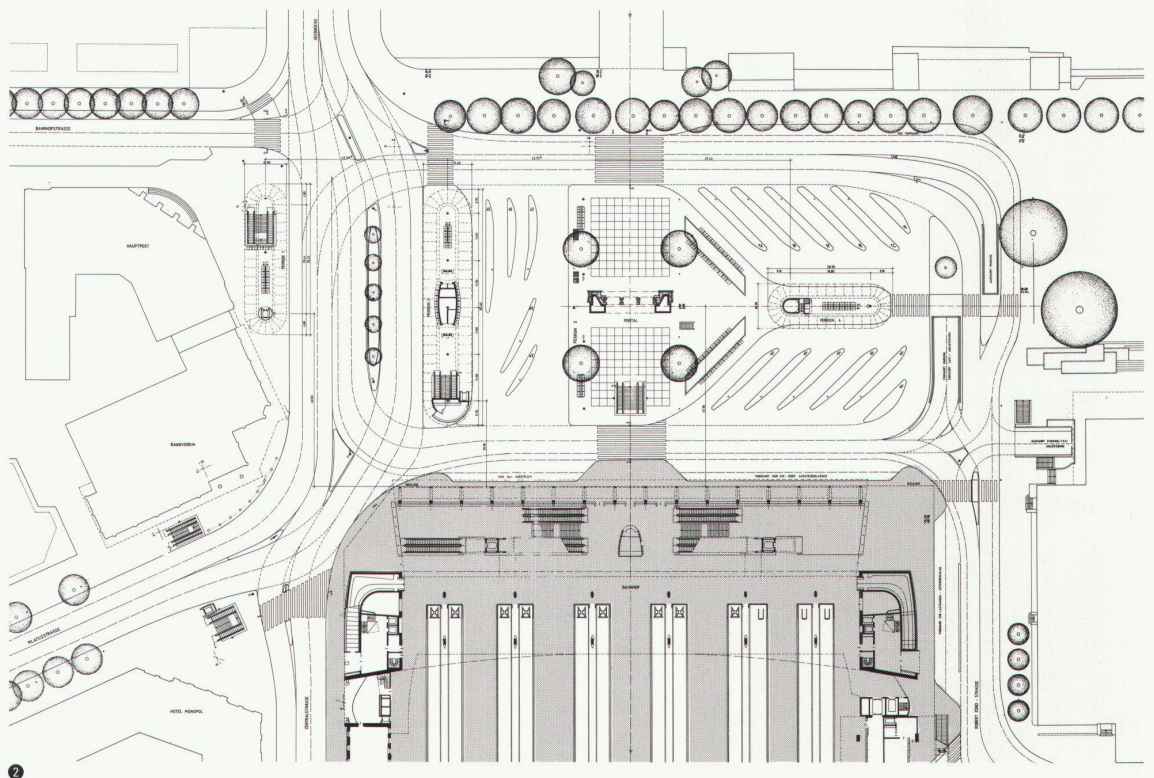
So galt es, der Bedeutung Luzerns als Fremdenverkehrsstadt und der städtebaulich herausragenden Lage des Bahnhofs an der Nahtstelle zwischen Innenstadt und See Rechnung zu tragen, vielfältige Nutzungen und Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen und die verschiedenen Bereiche des Bahngeschehens überschaubar zu machen. Enge betriebliche Rahmenbedingungen stellten sich diesen Entwurfsabsichten entgegen. Die Forderung, die Geleise zum Bahnhof-

platz hin um 30 Meter zu verlängern, veranlassete eine ebenerdige Anordnung der dem Bahnbetrieb dienenden Funktionen.

Im Programm zur 1. Stufe des Projektwettbewerbs zur Überbauung des Bahnhofgebiets von Luzern wurde denn auch darauf hingewiesen, dass die «zwingend notwendige Gleisverlängerung unter Beibehaltung der heutigen Fassadenflucht im Erdgeschoss» zu grossen Widersprüchen führe, dass sich «zu viele Ansprüche... auf das Erdgeschoss am und im Bahnhof-Kopf» konzentrierten: So bedinge die ebenerdige Führung der Fussgänger, auch aus dem Aufnahmegebäude nach aussen, im Idealfall die Anordnung der Publikumsdienste und der Läden im Erdgeschoss. Diese Widersprüche aufzulösen durch einen strukturellen Aufbau, welcher eine klare funktionale Gliederung mit einem durchsichtigen Raumkonzept verbindet, war die eigentliche und zentrale Entwurfsproblematik.

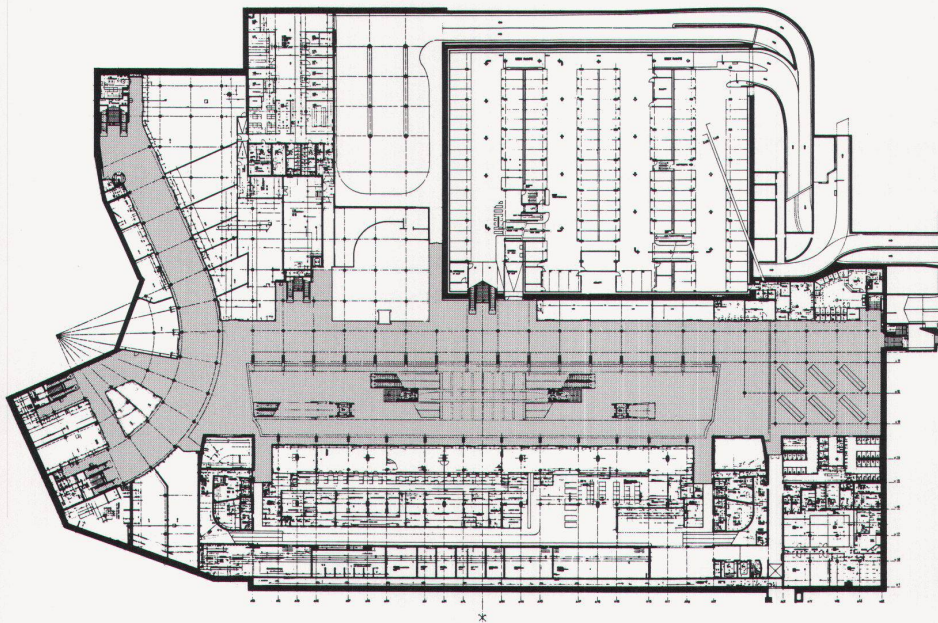
Die öffentlichen Funktionen des Bahnhofs werden auf drei Ebenen verteilt. Im Untergeschoss, das über eine

*Entwurf Aufnahmegebäude mit Bahnhofvorhalle: Peter Baumann, Max Bosshard, Karim Gallati, Edi Imhof. Ausführungsplanung: Ferdi Fischer, Patrick Höing, Heinrich Portmann (Projektleitung), Tschuli Portmann, Angelo Renner, Peter Stöckli. Ingenieure: Emch und Berger, Zug Luzern AG, E. Winkler und Partner AG, Luzern, Plüss und Meyer, Bauing. AG, Luzern, Projektleitung: H. Berchtold.





3



4

Werk. Bauen+Wohnen 6/1990

2 Erdgeschoss, Übersichtsplan / Rez-de-chaussée, plan d'ensemble / Ground-floor, general plan

3 Ansicht der Halle / Vue du hall / View of the hall (Foto: R. Markowitsch)

4 Untergeschoss, Übersichtsplan / Sous-sol, plan d'ensemble / Basement, general plan

Ladenpassage den Bahnhof mit der Altstadt verbindet, sind sämtliche Kundendienste der SBB (Billettschalter, Gepäckaufgabe, Reisedienst, Geldwechsel und Schliessfächer), Schalter der Verkehrsbetriebe und des Verkehrsvereins, die WC-Anlage, der Taxistandplatz und Läden untergebracht. Das Erdgeschoss ist Umsteigeebene und damit fast ausschliesslich den verschiedenen Verkehrsträgern vorbehalten (Perronanlage des Bahnbetriebs, die Busperrons für den Nah- und Regionalverkehr auf dem Bahnhofplatz und die Anlegestellen der Vierwaldstättersee-Schiffahrt). Im ersten Obergeschoss befinden sich Restaurantsbetriebe und Konferenzräume.

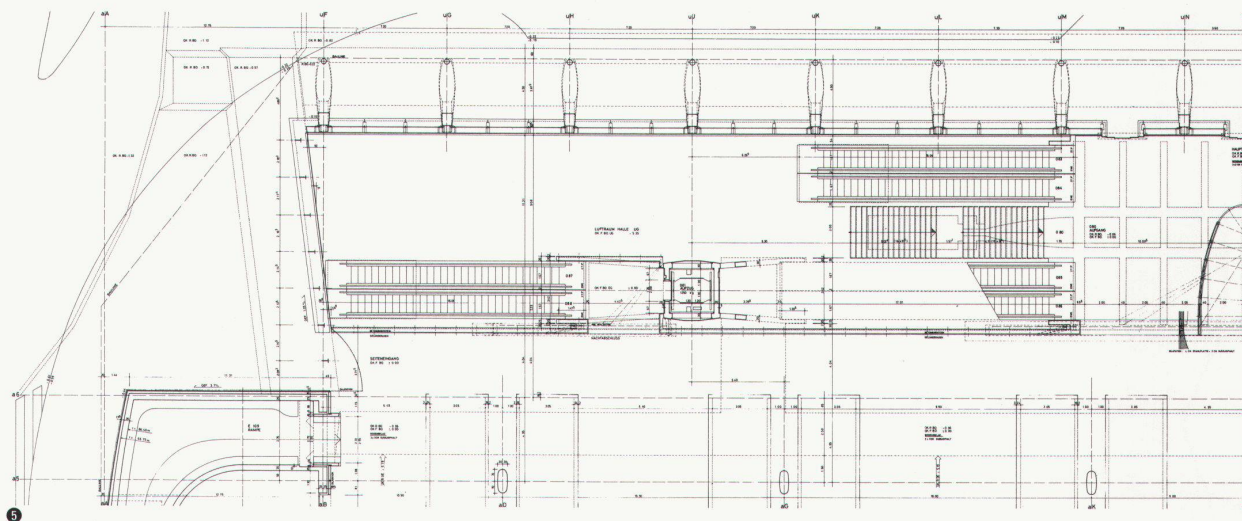
In diese Nutzungsstruktur führt die Bahnhofvorhalle gleichsam einen grossen Zwischenraum ein, der die vertikale Schichtung im Schnitt sichtbar macht, die horizontale Abfolge der Funktionsbereiche zwischen Perronhalle und Bahnhofplatz akzentuiert und die Erschliessung der drei Hauptebenen gewährleistet.

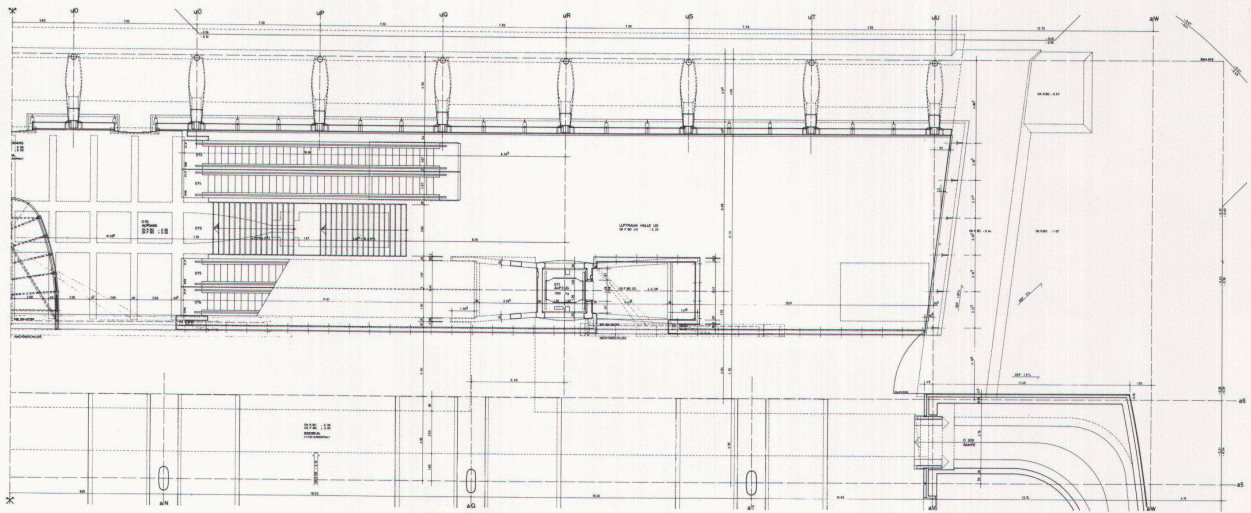
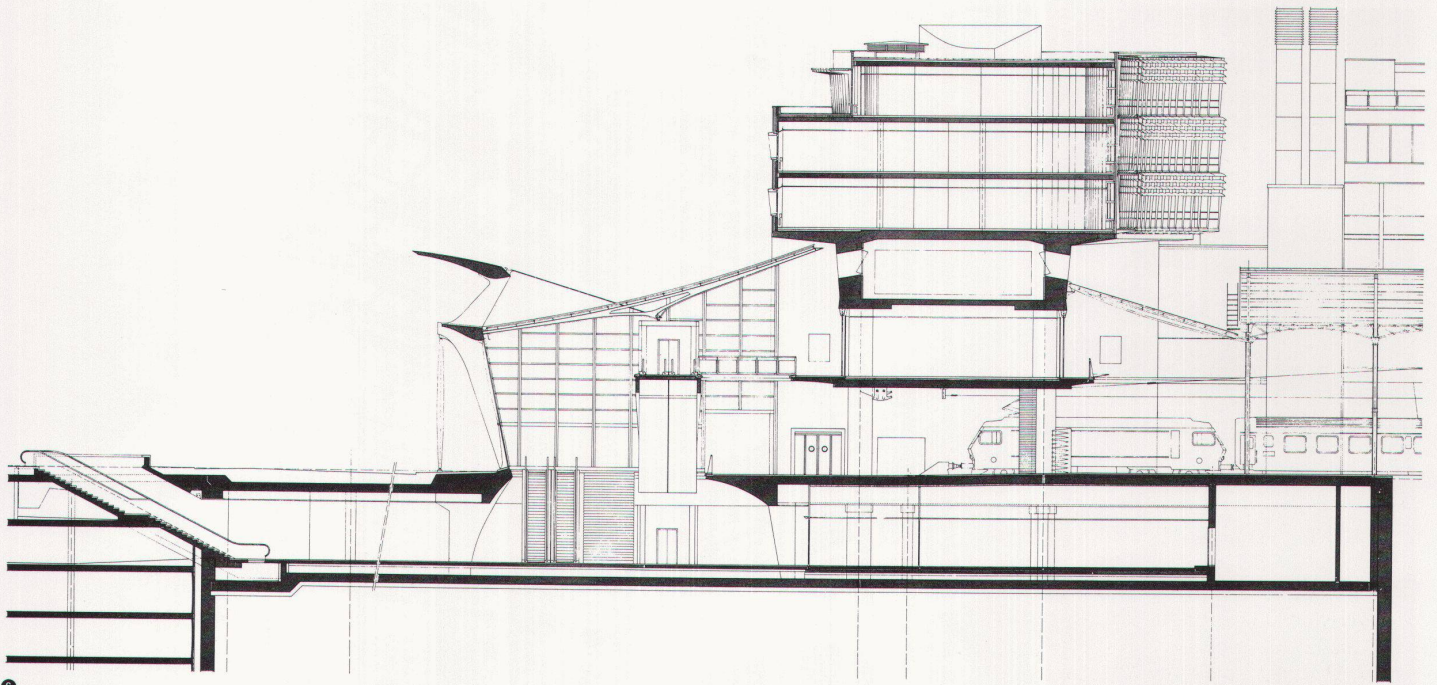
Die Dimensionen der Halle werden bestimmt durch die Breite der Perronanlage (100 Meter) in der Längs- und die Rückstaffelung der Geschosse von unten nach oben in der Querrichtung (ca. 15 bis 20 Meter). Durch die stark auskragende und den Querschnitt verengende Erdgeschossplatte wird sie in zwei übereinander liegende Raumzonen gegliedert. Die untere ist Teil des weitläufigen Untergeschosses, zeichnet sich jedoch durch das von oben einfallende Tageslicht und die auf den beiden Längsseiten angeordneten scheibenförmigen Stützen aus. Der in der Mittelachse liegende, als Sprengwerk ausgeführte Treppenaufgang teilt die Raumzone in zwei Hälften. Die obere Raumzone wird durch die zwischen dem als Platzfassade konzipierten 13 Meter hohen Portikus und dem Hochbau aufgespannte, transparente Hülle umschlossen. Das auf x-förmigen Stahlträgern ruhende Glasdach schwingt sich bis auf eine Höhe von etwa 18 Metern über den Hallenboden empor und greift unter die auskragende

Platte des Hochbaus, so dass dessen Tragstruktur (ein auf sechs Stützenpaaren ruhendes Brückenbauwerk) Teil der südlichen Raumbegrenzung wird. Das an der Brücke aufgehängte Restaurantgeschoss schiebt sich als halbtransparenter Körper zwischen Perronhalle und Vorhalle. Die weit auskragenden, sich verjüngenden Bodenplatten bilden eine weitere, über die ganze Länge durchlaufende, gegenüber dem Erdgeschoss jedoch zurückversetzte Galerie.

Die Bahnhofvorhalle bietet damit dem ankommenden Reisenden freie Durchsicht auf Bahnhofplatz und Altstadt, die abfahrereiten Züge sind schon von aussen sichtbar, und der Gast kann von den Restaurants aus das Geschehen auf den Perrons wie auch in der Halle beobachten. Sie zeigt darüber hinaus – dem Schnitt durch einen Organismus gleich – alle wichtigen Teile des Bahnhofs und lässt den Benutzer den funktionalen, den Fachmann den konstruktiven Aufbau erkennen.

Max Bosshard





5 Bahnhofvorhalle, Erdgeschoss / Hall d'accès à la gare, rez-de-chaussée / Front hall, ground-floor

6 Querschnitt Aufnahmegebäude und Bahnhofvorhalle / Coupe transversale, bâtiment de réception et hall d'accès à la gare / Cross-section of the reception building and front hall



7



8

7 8
Ansichten der Halle / Elévations du hall / Views of the hall
(Foto: R. Markowitsch, Modellfoto H. Helfenstein)

Neugestaltung Bahnhofgebiet Chur, Projekt, 1989

Architekten: Richard Brosi + Obrist
und Partner

Mitarbeit: Robert Ackeret, Kurt Gahler

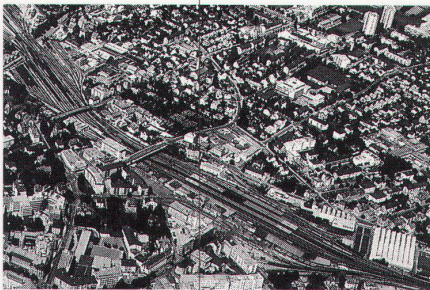
Das Bahnhofareal in Chur hatte – wie in vielen anderen Städten – über Jahrzehnte hinweg keine baulichen Änderungen erfahren. In den siebziger Jahren wurde von privater Seite ein Projekt für ein Einkaufszentrum über den Geleisen vorgelegt. Die zuständigen Stadtbehörden unterstützten das Vorhaben, ohne jedoch die öffentlichen Interessen in diesem Gebiet angemessen zu vertreten. So wurde die Vorlage zur Einzonung 1980 nach starker Opposition vom Volk abgelehnt und der Weg frei für ein koordiniertes Vorgehen.

1985 schrieben die Stadt Chur, die SBB, die PTT und RhB gemeinsam einen Ideenwettbewerb über das Bahnhofgebiet aus. Der erste Preis wurde zur verbindlichen Grundlage für einen Gesamtüberbauungsplan, der 1988 in Kraft trat. Die wesentlichen öffentlichen und privaten Interessen wurden mit dem Ziel formuliert, das Bahnhofareal als zusammenhängende innerstädtische Anlage aufzuwerten.

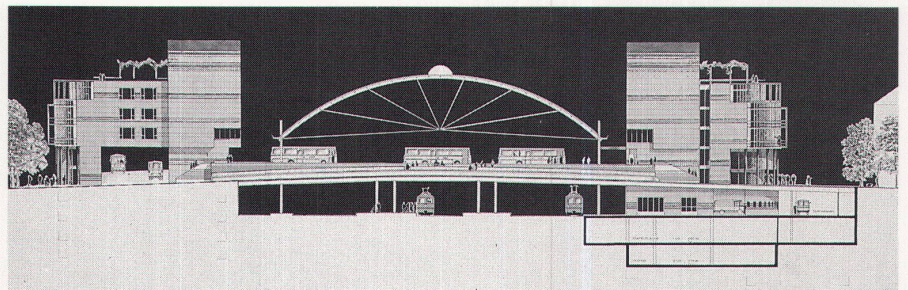
Der Entwurf interpretiert die Funktion des Bahnhofs als Umschlagplatz. Die zunehmende Bedeutung des öffentlichen

Verkehrs – der die Zielsetzungen des Konzepts «Bahn 2000» Rechnung tragen – verlangt attraktivere und komfortablere Einrichtungen im Bereich der Publikumsanlagen und insbesondere des Aufnahmegebäudes. Die Neubauten sollen daher unter besonderer Berücksichtigung des Fussgängers im Grossen wie im Kleinen einheitlich gestaltet werden. Angestrebt ist nicht eine konsequente Verkehrstrennung, sondern ein geregeltes Miteinander von Fussgängern, Velofahrern, dem öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr.

Ausgehend von vorhandenen städtebaulichen Grundmustern knüpft das Projekt für den Bahnhof Chur bewusst an die Tradition der kühnen, filigranen Eisen- und Glaskonstruktionen der Bahnanlagen des 19. Jahrhunderts an. Er soll Symbol und städtebaulicher Markstein werden: Strassen, Platz, Gebäude und Glashalle sind einander so zugeordnet, dass der Stadtorganismus lesbar wird. Der Benutzer soll sich in den Freiräumen, auf den Treppen, Rampen und Passagen, in den Unterführungen und in der grossen Halle jederzeit orientieren können.



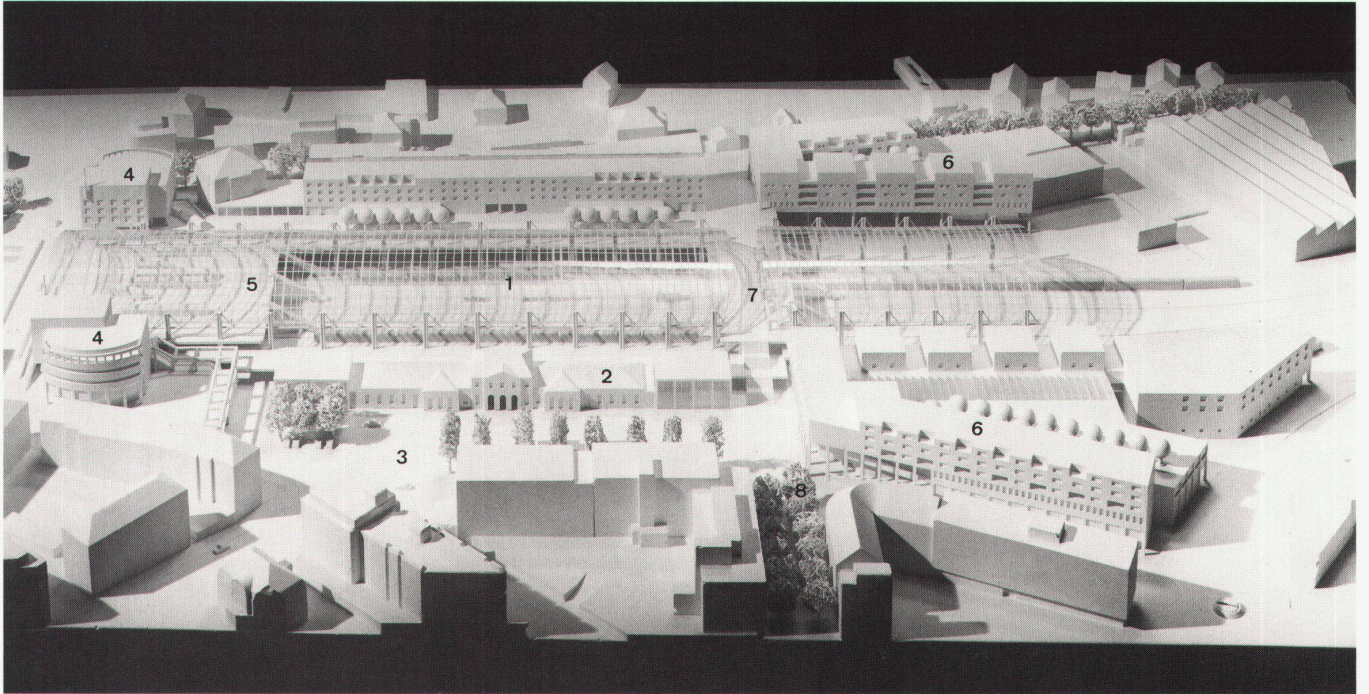
1



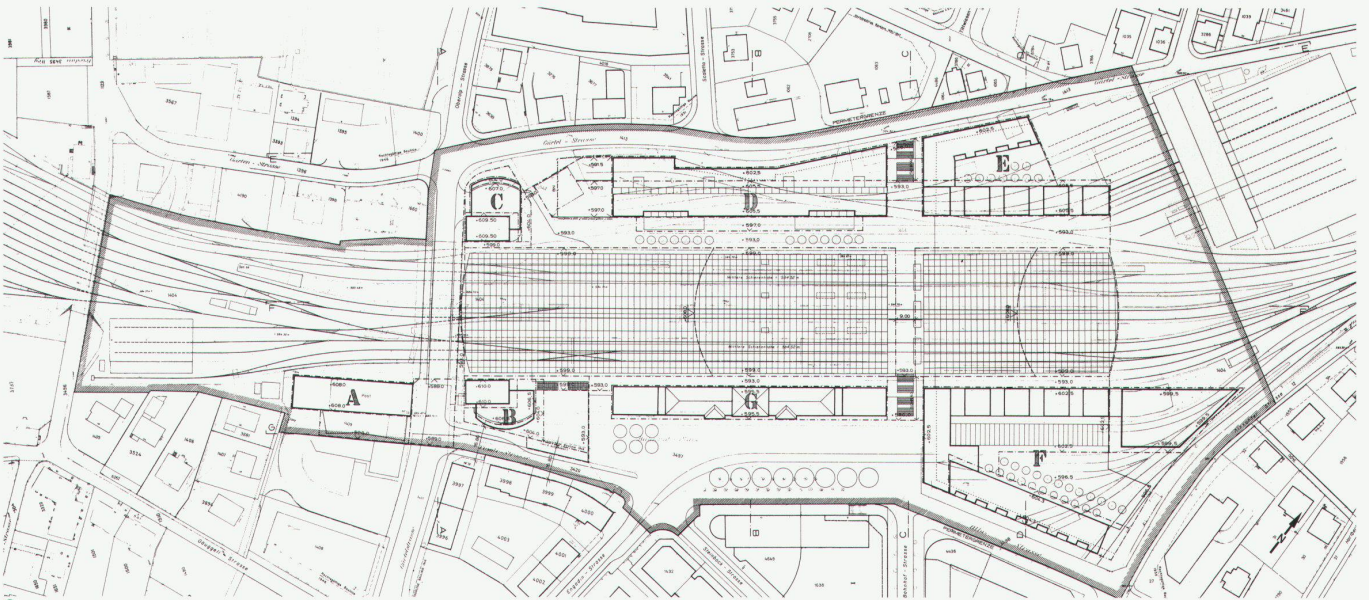
2

1
Flugbild Bahnhofareal, heutiger Zustand / Vue aérienne
de l'enceinte de la gare, état actuel / Aerial photograph of
the station site, current condition

2
Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section



3

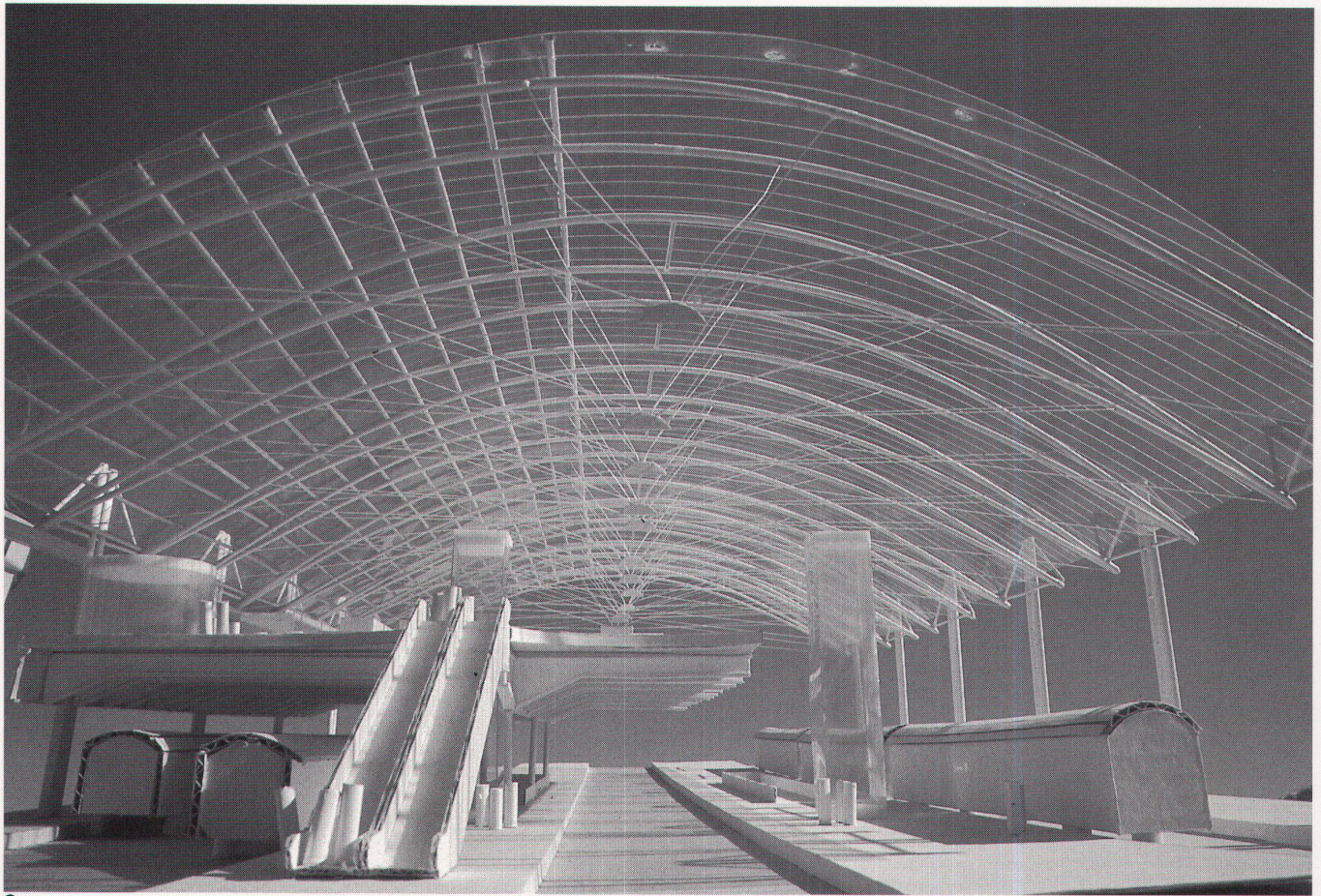


4

3 Modell der Gesamtanlage: 1 Perronhalle, 2 Aufnahmegebäude, 3 Bahnhofplatz, 4 Gebäude der PTT, 5 Postautostation, 6 Wohn- und Geschäftsbauten, 7 Fußgängerübergang, 8 Bahnhofstrasse / Maquette de l'ensemble: 1 hall de quais, 2 bâtiment de réception, 3 Bahnhofplatz, 4 bâtiment des PTT, 5 gare routière, 6 immeubles d'habitat et de commerce, 7 passerelle pour piétons,

8 Bahnhofstrasse / Model of the entire installation: 1 roofed platform, 2 reception hall, 3 Bahnhofplatz, 4 PTT building, 5 bus station, 6 residential and commercial buildings, 7 pedestrian crossing, 8 Bahnhofstrasse

4 Lageplan / Plan de situation / Site plan



5

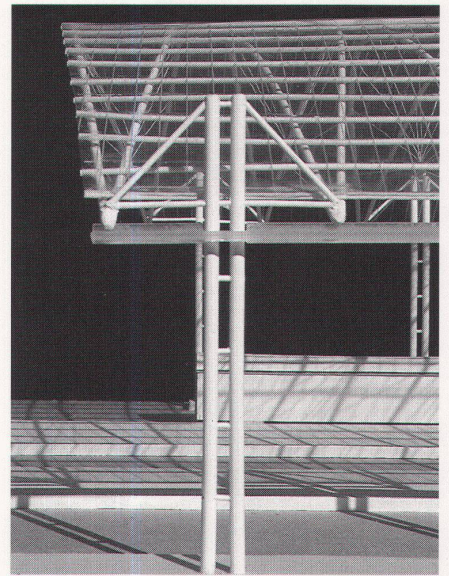
Das bestehende Aufnahmegebäude am Bahnhofplatz bleibt erhalten, gewinnt aber durch die Verlegung der Fußgängerachse mit den Zugängen zu den Perrons in die Mittelachse der Bahnhofhalle an Attraktivität. Oberirdisch wird die Bahnhofstrasse als Fußgängerverbindung Innenstadt-Neustadt über die Geleise hinweg verlängert.

Eine weit gespannte, transparente Halle überdeckt das Geleisefeld. Die Zäsur zwischen Altstadt und Neustadt wird damit sowohl überwunden als auch betont. Die Bahnhofhalle überspannt auch die Postautostation und ermöglicht bequeme Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie eine gute Orientierung innerhalb des Bahnhofs. Dem Reisenden öffnet sich schon bei seiner Ankunft die Kulisse der Bündner Bergwelt.

Die Gebäude mit öffentlichen und privaten Nutzungen sind beidseits des Perronfeldes angeordnet und fügen sich bezüglich ihrer Höhe und Volumetrie in das Stadtbild ein. Wesentliches Gestaltungselement der Bahnhofüberbauung ist der Gegensatz zwischen den flach gedeckten Baukuben und der Wölbung des Hallendachs sowie die Gliederung der massiv wirkenden Baukuben durch grosszügige Arkaden und der Funktion entsprechende Fensteröffnungen.

Auch die Wahl der Materialien soll diesen Gegensatz unterstreichen: Stahl und Glas für das Hallendach, Massivbauweise für die flankierenden Bauten. Nicht zuletzt bildet auch die künstliche Beleuchtung Kriterium für die Gestaltung. Die Glashalle tritt in der Nacht als öffentlicher, hell erleuchteter Raum in Erscheinung.

R.B. und Red.



6

5 Modell Bahnhofhalle / Maquette du hall de gare / Model of the station hall

6 Detail Projekt Bahnhofhalle (Modell) / Projet détaillé du hall de gare (maquette) / Detail of the station hall (model)