

Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern

Autor(en): **Peverelli, Diego**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **64 (1977)**

Heft 2: **Bahnhof Dossier**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49422>

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.

Diego Peverelli

Ideenwettbewerb

Gedanken zum Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern

Beinahe ein Jahrhundert ist vergangen seit dem ersten in der Schweiz veranstalteten internationalen Bahnhofswettbewerb. Es war im Juli 1893, als die Direktion der Schweizerischen Centralbahn, SCB, beschloss, einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das neue Aufnahmegebäude des Gemeinschaftsbahnhofs Luzern auszuschreiben. Diese Aufgabe stellte sich der SCB als Folge der drei Jahre zuvor von ihr getroffenen Entscheidung, die gesamte Bahnhofanlage nach Süden abzdrehen und die Zufahrtlinien entsprechend zu ändern. In seinem auf einer umfangreichen, detaillierten historischen Dokumentation aufgebauten Buch «Bahnhöfe der Schweiz»¹ stellt der Autor, Werner Stutz, die Frage nach dem Verfasser und versucht die aus einigen Wettbewerbsprojekten entnommenen architektonischen Komponenten des im Juli 1894 ausgearbeiteten und im darauffolgenden Monat vom Eisenbahndepartement genehmigten Projektes der SCB aufzuzeigen. Der gegen Ende 1896 dem Betrieb übergebene Gebäudekomplex wurde auf der Grundlage dieses Projektes errichtet, das eine Überarbeitung von Wettbewerbsentwürfen darstellte und einem originellen architektonischen Kompromiss entsprach. Die Originalität des Projektes der Schweizerischen Centralbahn lag nicht nur in der Idee der Kuppel, welche übrigens als erste und einzige in der Schweiz ausgeführte Bahnhofskuppel im baugeschichtlichen Archiv vermerkt wurde, sondern auch im asymmetrischen Aufbau von Grundriss und Stirnpartie. Zu einer symmetrischen Bauanlage wurde das Aufnahmegebäude 1926 durch die Anfügung des östlichen Flügels ergänzt.

Zum weiteren Vorgehen

Diese geschichtlichen Informationen

¹ Stutz, Werner, *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*, Verlag Berichthaus, Zürich 1976, S. 71–75 und 212–218

Erstprämiertes Projekt

Arbeitsgemeinschaft: Motor-Columbus Ing.-Unternehmung AG und Miklos N. Hajnos, dipl. Arch. ETH/SIA, Baden

Verkehrstechnische Beratung: H. Barbe AG
Mitarbeiter Architektur: D. Nabholz SIA, U. Schweizer, E. John, Architekten; P. Rossi, cand. Arch., B. Loos, cand. Arch.

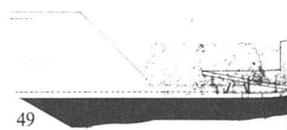
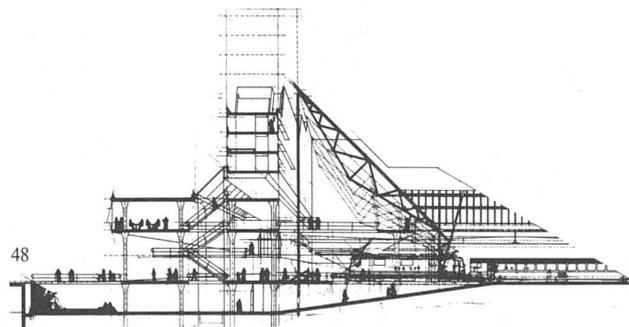
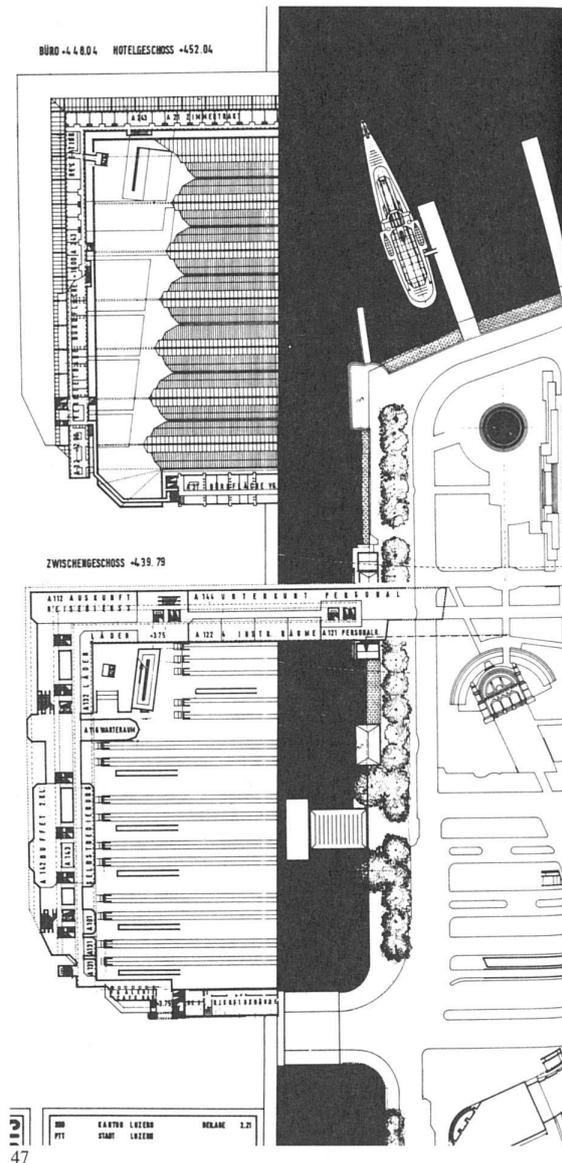
Verkehr: P. Geiges, O. Fischer, Verkehrsplaner

zum Bau des ersten Luzerner Gemeinschaftsbahnhofs, die wir dem Buch von Werner Stutz entnommen haben, könnten von Interesse sein, da wir bei Aufstellung einiger Betrachtungen zum 1975 ausgeschriebenen und im Juni 1976 juriierten Wettbewerb «Bahnhofgebiet Luzern» von jenen Fragen ausgehen möchten, die üblicherweise nach dem Ergebnis gestellt werden: «Was geschieht nun?», «Ist dieser Wettbewerb mit dem vorliegenden Resultat als abgeschlossen zu betrachten?» und «Wie wird das zur Ausführung gelangende Projekt für den Neubau des Bahnhofs Luzern aussehen?» Durch diese im Anschluss an den vorangegangenen knappen historischen Abriss über das 1971 einem Brand zum Opfer gefallene Aufnahmegebäude aus dem Jahre 1896 aufgeworfenen Fragen beabsichtigen wir keinesfalls, auf einen möglicherweise nochmals zu erwartenden Luzerner architektonischen Kompromiss hinzuweisen. Ein solcher muss nicht stets von vornherein als etwas Negatives betrachtet werden. Er kann posi-

47 Grundriss 1. Obergeschoss. Oberer Ausschnitt: Hotelgeschoss; unterer Ausschnitt: Zwischengeschoss

48 Zeichnerisches Detail der Stirnpartie mit Bahnhofshalle

49 Ansicht von Norden

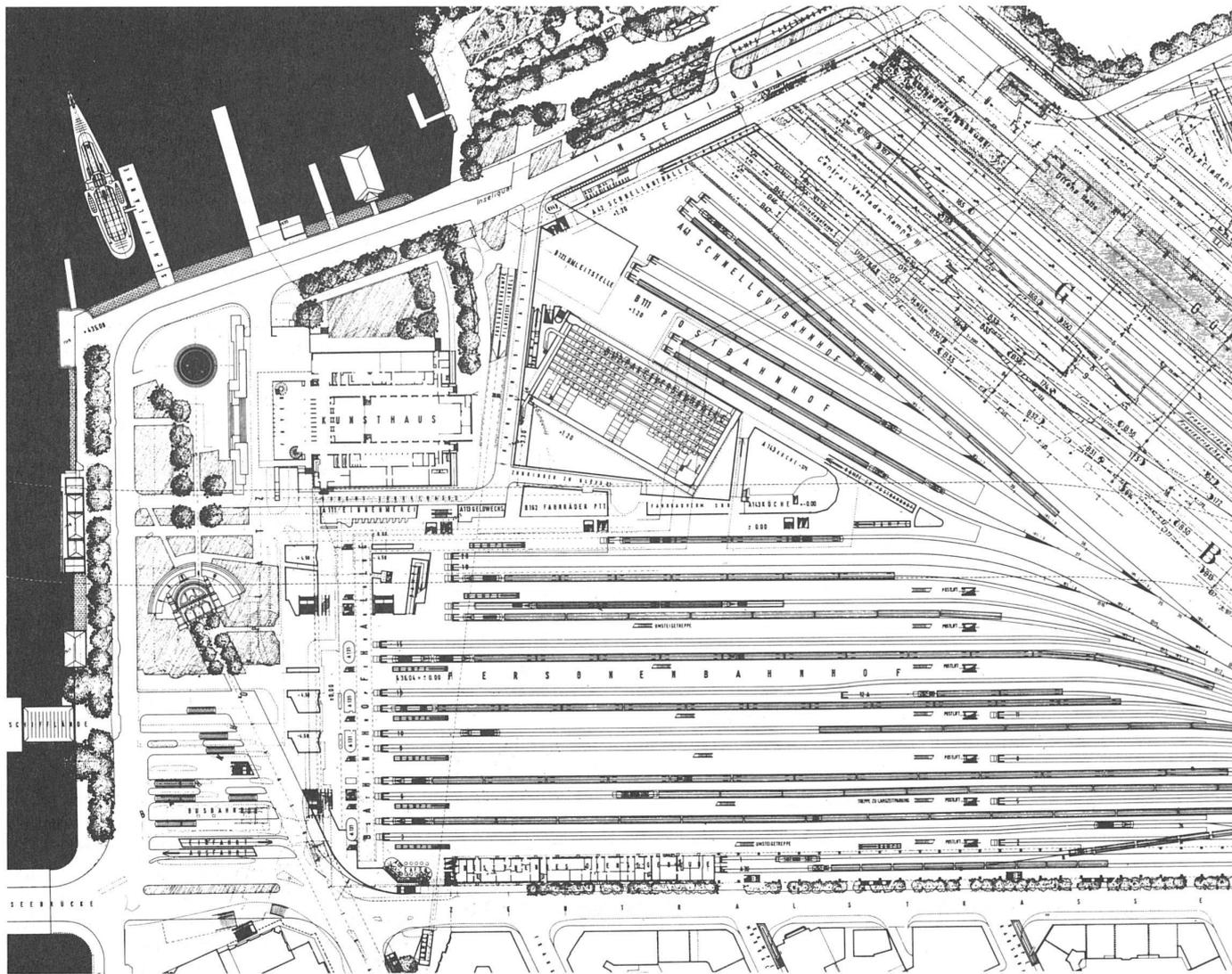


reagieren, wenn die von ihm angeregte und erhoffte Diskussion zum Programm ausbleiben wird? Dies könnte eintreten, nicht bloss weil die Teilnehmer ihre nach erfolgter Beurteilung der ersten Wettbewerbsstufe weiterentwickelten Gedanken nicht äussern wollen, sondern auch aus einem prinzipiellen berufsbezo-

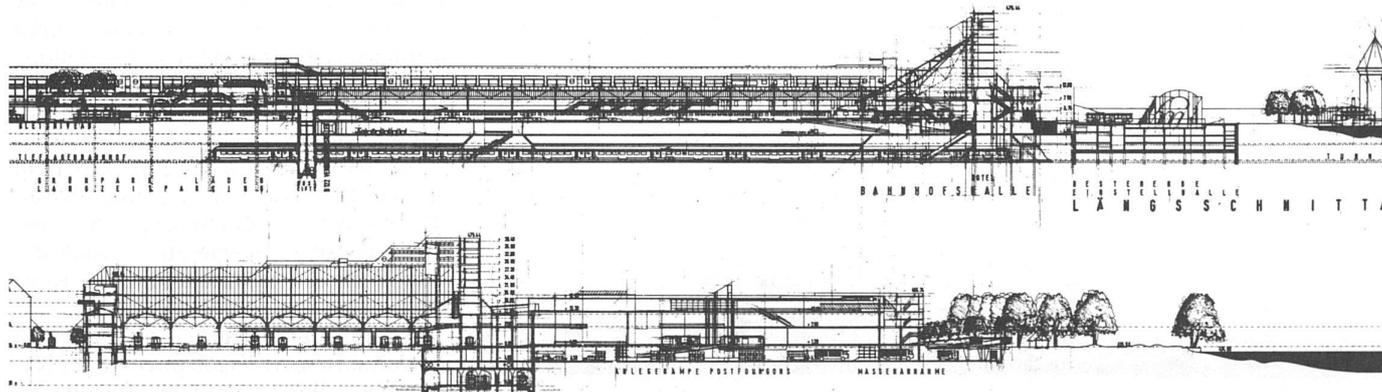
genen Grund. Die Auswertung der eigenen Erfahrung und die Partizipation an der Programmkritik, die einer Art Teilauftrag gleichkommen, sind als zusätzliche qualitätbringende Beiträge zu betrachten. Infolgedessen wäre eine Umwandlung der Entschädigung in Form einer Honorierung gerechtfertigt. Es ist

auch an die Möglichkeit zu denken, dass sich die Teilnehmer zur Bildung von Arbeitsgemeinschaften entschliessen könnten. In diesem Zusammenhang stellt sich

50 Grundriss Erdgeschoss: Gleisanlage und Bahnhofshalle
51 Längs- und Querschnitt



50

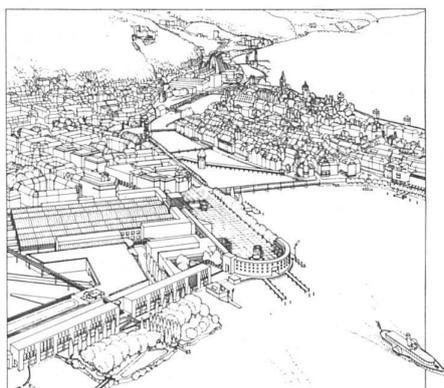


51

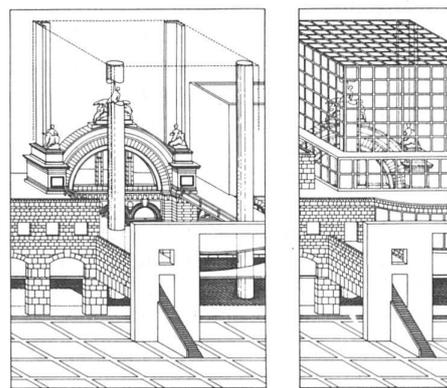
die Frage, ob es nach Bereinigung des neuen Programms und Bestimmung des Verfahrens nicht opportun wäre, Aufgabenbereiche zu vergeben. Zu erwähnen ist ausserdem, dass die auslobende Behörde gedenkt, die Opposition, die sich in Luzern nach dem Brand von 1971 gegen eine Restrukturierung des Bahnhofgebiets im jetzigen Stadtteil gebildet hatte, am Seminar zu Wort kommen zu lassen.

Zum Angebot an Ideen

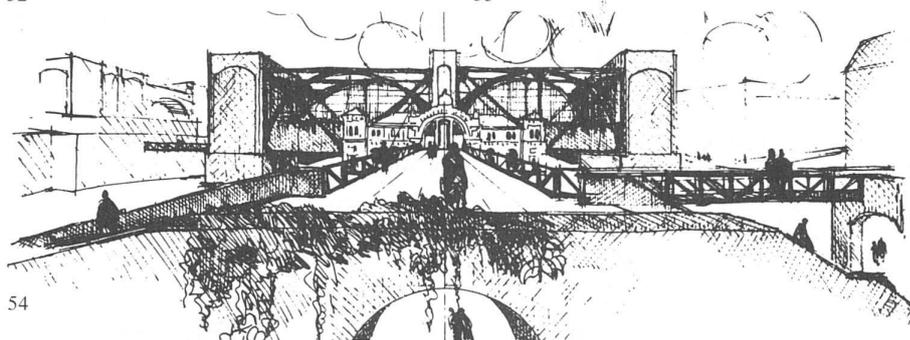
An Vorschlägen hat es im Wettbewerb für das Bahnhofgebiet Luzern nicht gefehlt. Im Verhältnis zu den zahlreichen Arbeiten – insgesamt waren 119 Projekte zur Jurierung eingereicht worden –, ist die Differenzierung zwischen den Vorschlägen in inhaltlicher Sicht zwar in kleinerem Masse feststellbar, dennoch weist die Gesamtheit der Entwürfe eine Vielfältigkeit an Beispielen in bezug auf den Formalisierungsprozess des räumlichen Konzepts auf. Programm, Standort, Funktion und Bedeutung der zu entwerfenden Baugruppe waren auch in der Konkurrenz die entscheidenden Umrisspunkte des operativen Bereichs. In Betracht der komplexen Aufgabe hatte sich die Mehrheit der Teilnehmer in ihren Vorschlägen auf die im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Hauptaufgabenbereiche beschränkt. Die Ausarbeitung von zusätzlichen Überbauungsvorschlägen über den bestehenden Gleisanlagen war den Teilnehmern freigestellt worden. Zur Jurierung gelangten hauptsächlich Bahnhofprojekte in Verbindung mit den Postbetriebsbauten und den entsprechenden technischen Anlagen. Aus dem Ergebnis geht hervor, dass das Preisgericht denn auch deutlich formulierte Bahnhofsanlagen auszeichnete, wobei der Aspekt der Architekturaussage als Entwurfsentscheidung, bezogen auf den Volumenaufbau, die Kompositionselemente und die Relation zwischen architektonischen und städtebaulichen Zeichen, nämlich Bahnhofplatz, Seebrücke und -becken sowie historischer Stadt diesseits und jenseits von Reuss und See, bei Analyse der Arbeiten Priorität hatte. In dieser letzten Beziehung semantischer Natur, die wir mit besonderem Interesse betrachten, spielt das ausgedrückte System der Massstäbe nicht nur auf der Ebene der Volumensmasse, sondern vor allem auch auf jener der formalen und dimensional Formulierungen kompositorischer Elemente der Architektur zur Lektüre und Bewertung



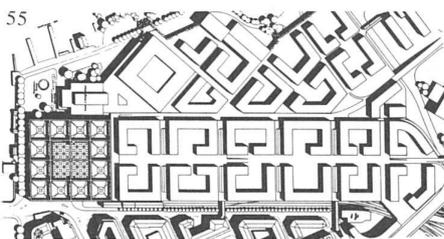
52



53



54



55

52, 53 Angekauftes Projekt. Architekten: Werner Kreis und Ulrich Schaad, London; Mitarbeiter: Herbert Felber, Alex Schärer. Ein Vorschlag mit der Neugestaltung eines verkehrsfreien Bahnhofplatzes

54 Angekauftes Projekt. GAP (Gemeinschaft für Architektur und Planung): W. Kurmann, Bern, B. Liniger, Diuup, H. Robert-Charrue, Diuup, P. Rytz, Diuup, Architekten und Planer. Brückenartige Grossstruktur als Bahnhofsbau

55 Prämiertes Projekt (11. Rang). Arbeitsgemeinschaft Andrea Roost und Rolf Reusser SIA, Bern. Der Bahnhofplatz wird mit einer Mehrzweckhalle überbaut.

der Intervention eine wichtige Rolle.

Der Bahnhof bildet durch seine Funktions- und Nutzungsbestimmung, die eine der Grundlagenkomponenten zum Aufbau des zu formulierenden architektonischen Systems darstellt – im Falle des Luzerner Bahnhofs beeinflusst der unvergleichbare Standort den Erkenntnisprozess des räumlichen Kommunikationssystems im Kontext Stadt in entscheidender Weise –, einen bestimmten architektonischen Ort der Stadt selbst. In Luzern, dem touristischen Zentrum des wundervollen Vierwaldstätterseerau-

mes, ist der Bahnhof sowohl im Zusammenhang mit der Schifffahrt als auch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Stadtkerns optimal gelegen, und seine Verlegung in einen anderen Stadtteil sollte, so meinen wir, nicht mehr zur Diskussion stehen, schon deshalb nicht, weil die Standortfrage des Personenbahnhofs unmittelbar mit dem Problemkomplex öffentlicher Verkehr beurteilt wird. Allerdings stellt sich hier die Frage nach Funktion und Nutzung des Bahnhofplatzes. Heute wird dieser Raum vom öffentlichen und privaten Verkehr beansprucht, den Fussgängern stehen lediglich Unterführungen zur Verfügung. Angesichts dieser Tatsache sind jene Projekte, die eine Überbauung des Bahnhofplatzes vorgesehen haben, auch als eine Form der Kritik des Tatbestandes anzusehen. Die gültige Alternative liegt in der Bestimmung des Bahnhofplatzes als Fussgängerbereich. In diesem Falle müsste die Erschliessung des Personenbahnhofs durch das öffentliche Verkehrsmittel auf einer anderen Ebene erfolgen.

Wie das Preisgericht in seinen Schlussbemerkungen an die Behörden-delegation feststellt, lassen die im allgemeinen von beachtlichem Niveau gekennzeichneten Arbeiten « aber auch die heute stark zutage tretenden Divergenzen in den Ansichten über Architektur und Städtebau deutlich erkennen ». Divergenzen sind, wenn sie im Sinne eines

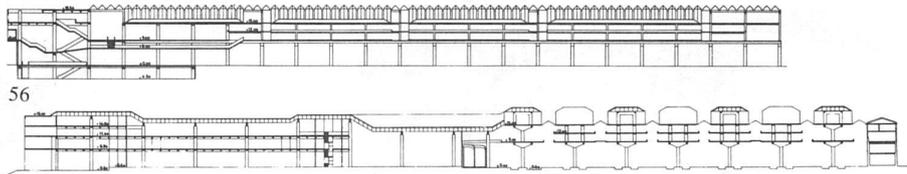
konstruktiven Beitrags zur Auseinandersetzung über den Inhalt einer architektonischen Kultur sowie einer architektonischen Entwurfstheorie und -methodik formuliert werden oder wenn sie zur dialektischen Analyse der Beziehung zwischen theoretischem Diskurs und Bauobjekt in der Architektur in positiver Form beitragen, als erfreuliche Aussagen zu verstehen. Die Problematik der gegenwärtigen Architektur wird durch die Schwierigkeit, zusammenhängende architektonische Systeme zu konzipieren und zu formulieren, charakterisiert. Dieses Phänomen wurde auch am Beispiel des Ideenwettbewerbs Bahnhofgebiet Luzern deutlich erkannt – von Ausnah-

men abgesehen. Tita Carloni hat auf die unreflektierte, banale Reproduktion des Modellhaften als Entwurfspraxis in einem Brief an seine Kollegen im Preisgericht, den wir mit freundlicher Genehmigung des Verfassers nachfolgend veröffentlichten, als Ausdruck der Architekturkrise heute in deutlicher Form hingewiesen.

Aus den prämierten, vor allem aber aus den angekauften Projekten glauben wir entnehmen zu können, dass das Preisgericht interessante Ansätze zu einer neuen Formulierung analysierter Modelle erkannt und deshalb durch Auszeichnungen hervorgehoben hat. *D.P.*

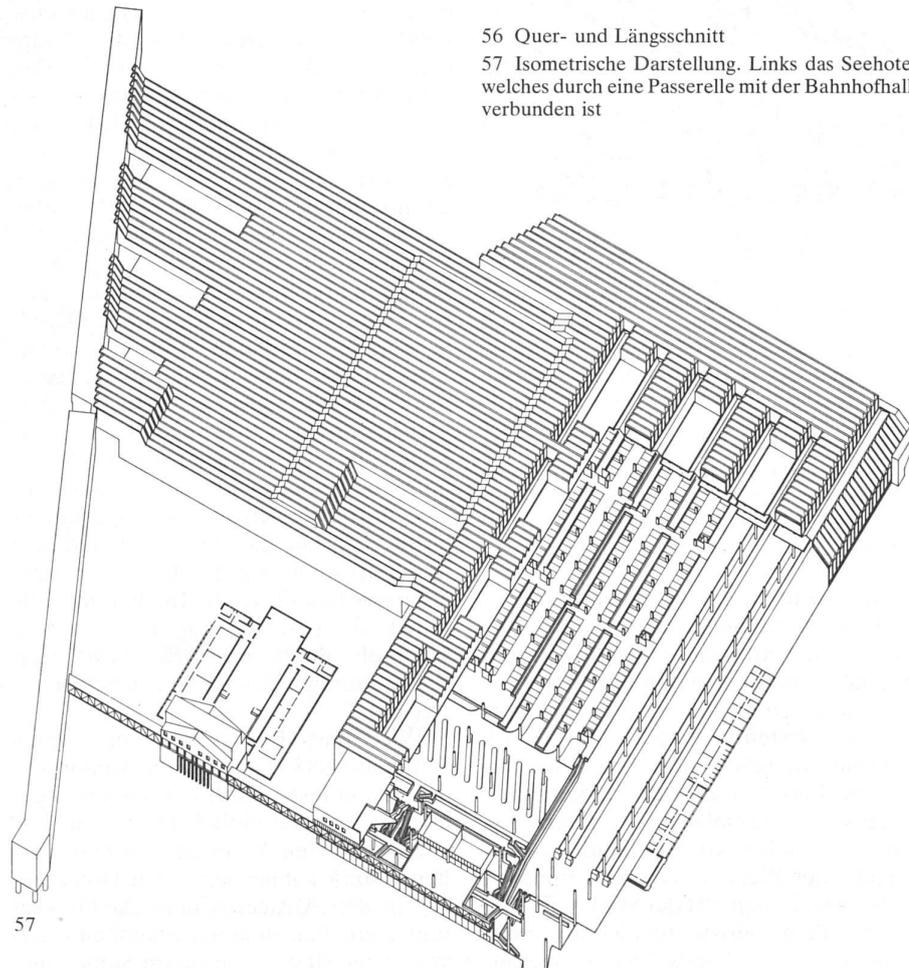
Erstes angekauftes Projekt

Architekten: Eraldo Consolascio, Zürich, Bruno Reichlin, Zürich, Fabio Reinhart, Lugano; Mitarbeiter: Marie-Claude Béatrix, stud. Arch., Christian Sumi, stud. Arch.



56 Quer- und Längsschnitt

57 Isometrische Darstellung. Links das Seehotel, welches durch eine Passerelle mit der Bahnhofhalle verbunden ist



57

Genf, 13. Juni 1976

Den Kollegen der Jury für den Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern

Anlässlich der letzten Jurysession halte ich es für notwendig, Euch schriftlich einige persönliche Überlegungen mitzuteilen, und das mit einer doppelten Absicht:

erstens um die schwierige Aufgabe der Schlussentscheidungen wenn möglich etwas zu erleichtern,

zweitens um meinen Standpunkt und meine Haltung während der Schlussabstimmungen zu erklären.

Wir sollen uns klar werden, dass die eingereichten Projekte für den neuen Luzerner Bahnhof die allgemeine Lage der Architektur in der Schweiz direkt widerspiegeln.

Diese Situation ist weder kulturell noch beruflich homogen und einheitlich, wie sie es in den höchsten Momenten des Neoklassizismus, des Eklektizismus oder der Entwicklung der modernen Bewegung in unserem Lande war. Objektiv gesehen befinden wir uns heute in einer Situation der Krise der Architekturkultur.

Es genügt, auf die Entwürfe, die vor uns hängen, einen Gesamtblick zu werfen. Viele sind Routinearbeiten, bei welchen Themen und Modelle der Moderne in platter und banalisierter Form wieder auftauchen und welche die Müdigkeit einer Architektengeneration ausdrücken, die während der Konjunkturjahre viel (vielleicht zuviel) gebaut und gleichzeitig die rigorose kritische Haltung gegenüber ihrer eigenen Arbeit auf dem Weg verloren hat.

Andere Arbeiten zeigen eine offenbare, nicht unbedingt ungerechtfertigte Sehnsucht nach einer Vergangenheit, die als schöner und weniger widersprechend als die Gegenwart betrachtet wird.

Das alles bedeutet, dass in diesem Moment auf dem Gebiete der Architektur *keine Gewissheiten* gegeben sind. Die Debatte, das Studium der Geschichte, der Versuch, la «recherche patiente» sind an der Tagesordnung. Es nützt nicht viel, von den Architekten zu verlangen, dass sie eine einheitliche Kultur und eine gemeinsame, allgemein anerkannte Sprache vorzeigen.

Ofters liegen die Ursachen der Widersprüche nicht nur im Bereiche der Architektur.

Wir möchten alle grosse Fussgängerplätze haben wie damals, aber wir müssen mit einem sehr hohen Motorisierungsgrad rechnen, also mit unendlichen Scharen von Autos, die den ganzen Raum fressen. Und die städtischen öffentlichen Verkehrsmittel sind im Verhältnis zum Auto im allgemeinen unterentwickelt.

Wir möchten alle ganz klare und flüssige Verkehrssysteme einführen, aber wir verfügen nicht über genügend Platz, um sie organisch ins Stadtgewebe einzuordnen. Oder wir müssen das Bestehende und noch gut Erhaltene brutal abbrechen.

Wir möchten, wenn möglich, dass die Bauten eine saftige Rendite einbringen, haben aber Angst vor den Hochhäusern und vor den grossen Baumassen, die die familiäre und alt-hergebrachte Stadtsilhouette abändern.

Wie kann man von den Architekten, von den Technikern, von den Experten verlangen, dass sie allein mit einem magischen Zug diese Widersprüche lösen? Wahrscheinlich ist es nicht möglich. Was kann man also tun, wenn man *unbedingt bauen muss*, wenn man, trotz allem, gezwungen ist, Projekte zu wählen?

Ich denke, es sei nicht von grossem Nutzen, zu versuchen, uns diesen Wirklichkeiten zu entziehen, indem wir die grossen Verkehrsflächen mit Blumenbeeten kaschieren oder die programmierten Baumassen so stark erniedrigen, dass am Ende der ganze Boden durch eine einzige drei- oder viergeschossige Platte bedeckt wird, oder indem wir sogenannte städtebauliche Akzente überall hinpflanzen. Wenn jeder jedesmal seinen eigenen Akzent pflanzt, werden wir anstatt sinnvolle Symbole in der Stadt ein einziges grausames und zerstreutes Symbol unserer verfehlten monumentalen Ambitionen bekommen.

In einer objektiv schwierigen Situation wie der jetzigen glaube ich, dass es nur zwei Auswege gibt:

entweder *nicht bauen* und das Bestehende so gut wie möglich reparieren – oder die genannten Widersprüche ganz offen und *sachlich in Angriff nehmen*.

Im zweiten Falle gibt es mindestens drei Haltungen, die zu nennen sind:

1. Der Konfrontation der Forschung, der Dialektik der Ideen den grössten Spielraum gewähren. Ich glaube, wir sollten nicht Ideen unterdrücken, nur weil sie uns etwas Angst machen. Zweck eines Ideenwettbewerbs ist auch, die Diskussion so breit wie möglich zu öffnen, ungewöhnliche Vorschläge zu erörtern, sie entsprechend anzuerkennen und zu honorieren.

2. Nicht in *die Falle der Mode*, des modernistischen Manierismus stürzen. Modische Vorschläge leben eine Saison lang und sind dazu bestimmt, nach einer Veröffentlichung in den Zeitschriften von der Geschichte unbarmherzig verurteilt zu werden. Also die grösste Strenge gegen das Oberflächliche und das Modische.

3. Den *besten heute möglichen Kompromiss* hartnäckig suchen, weil wir verpflichtet sind, eine Auswahl zu treffen. Es wird wahrscheinlich nicht begeisternd sein, aber ein vernünftiger Kompromiss hat den grossen Vorteil, dass er die Unmöglichkeit, neue Denkmäler zu erzeugen, nicht versteckt und mystifiziert.

Besten Dank für die Achtung, die Ihr einem Richter geschenkt habt, der genau in der gleichen Lage ist wie die Angeklagten, das heisst in grossen Sorgen. *Tita Carloni*

(Gekürzte Wiedergabe)

Bahnhofprojekte à la carte!

Ein Gespräch zum Ideenwettbewerb für das Bahnhofgebiet Luzern, geführt von der Redaktion «*werk·archithese*» mit Mitgliedern des Preisgerichtes:

Adolf Ammann, Architekt BSA/SIA, Luzern, Frédéric Brugger, Architekt BSA/SIA, Lausanne, und Prof. Tita Carloni, Architekt BSA/SIA, Rovio.

Zur Vorgeschichte des Wettbewerbs

Peverelli:

Im Brief, den Tita Carloni Ihnen vor der letzten Jurysitzung schrieb, drückte er in aller Deutlichkeit seine Besorgnis gegenüber der Krise der gegenwärtigen Schweizer Architektur aus. Bevor wir über die Aspekte des Wettbewerbsprogramms und der -beurteilung zu diskutieren beginnen, wäre es interessant, eine knappe Schilderung der Vorgeschichte des Wettbewerbs zu hören.

Ammann:

Nach dem Brand des Bahnhofs im Februar 1971 befasste sich die Ortsgruppe Luzern des BSA mit der Frage des Bahnhofneubaus auf dem jetzigen Areal. Die interne Diskussion führte zur Schlussfolgerung, einen Ideenwettbewerb über einen neuen Standort zu veranstalten. Die BSA-Ortsgruppe Luzern war der Auffassung, dass in Anbetracht der Entwicklung der Stadt Luzern während der letzten Jahrzehnte der Standort des Bahnhofs in einem erweiterten städteplanerischen Kontext neu zu überdenken sei. Dabei stützte sie sich auf die von Walter Hermann Schaad bereits durchgeführten Studien zu einer Verlegung auf ein anderes Areal. Der erste Vorschlag Schaads datiert nämlich vom Jahre 1942. Die BSA-Ortsgruppe Luzern öffnete die bislang nur intern geführte Diskussion nach aussen und knüpfte mit den Schweizerischen Bundesbahnen sowie anderen Behördendelegationen Gespräche an. Diese fanden einen ersten Abschluss im Vorschlag, zuerst einen Ideenwettbewerb zur Standortfrage auszuschreiben und keine Konkurrenz zur Erlangung von Gestaltungsvorschlägen für einen Bahnhofneubau zu eröffnen, die als zweite Stufe eines erweiterten Wettbewerbs durchzuführen sei. Leider fand dieser Vorschlag bei den Behördendelegationen keine Unterstützung. Die Bemühungen der BSA-Ortsgruppe verliefen im Sande. Nach einer Zeit, in der keine Kontakte mehr stattfanden, gaben

dann die Schweizerischen Bundesbahnen ihr inzwischen ausgearbeitetes Konzept für die Durchführung eines Ideenwettbewerbs für den Neubau bekannt.

Die Frage des Standortes

von Moos:

Die Ergebnisse des Wettbewerbes wie auch die Kritik des Preisgerichts legen doch zumindest einen Schluss nahe: dass das umfangreiche Programm (Konzentration von Personen-, Güter- und Postverkehr am gleichen Ort) architektonisch und städtebaulich fast nicht unter einen Hut zu bringen ist. Werden sich die SBB zur Überprüfung ihres Standortkonzepts durchringen? Ist die Durchführung einer eventuellen zweiten Stufe des Wettbewerbs auf der Grundlage des bisher vorgesehenen Standortes überhaupt denkbar?

Ammann:

Ich nehme an, dass die SBB zur Standortfrage und zur Konzentration von Personen- und Güterverkehr Entscheidungen bereits getroffen haben. Die Konzentration dieser Dienstleistungsbetriebe an einem gleichen Ort hat zweifellos die Komplexität der Aufgabe erhöht. Walter Schaad hat nun einen Vorschlag für die Verlegung des Güterbahnhofs auf ein anderes Areal ausgearbeitet.

Mehrfache Nutzung ja, aber wie?

Brugger:

In direktem Zusammenhang mit den stets ansteigenden Aufwendungen für die Betriebsleistungen von SBB und PTT steht die Frage nach der kommerziellen Nutzung des beanspruchten Bodens. Aus diesem Grunde ist es verständlich, ja sogar beinahe zwingend, dass eine mehrfache Nutzung des Bahnhofareals in Erwägung gezogen wird. Ich möchte hier als Beispiel den 1970 durchgeführten Wettbewerb für den Neubau des Bahnhofs Zürich erwähnen. In diesem Falle war eine vielfältige Nutzung im Bahnhofkomplex ausdrücklich verlangt worden.

Carloni:

Ich möchte in Erinnerung rufen, dass vor mehr als zehn Jahren – ich glaube, es war zu Beginn der 60er Jahre – Gesellschaften ins Leben gerufen wurden, welche die Nutzung von Bahnhofarealen bezweckten. Ich erinnere mich, dass damals in der Schweiz eine derartige Gesellschaft von ehemaligen Nationalräten gegründet wurde, deren Zielsetzung die

Überprüfung von Überbaumöglichkeiten von Bahnhofgeländen war. Ob im Falle des Bahnhofs Luzern «Reste» derartiger privaten Initiativen vorhanden waren, bleibt dahingestellt.

von Moos:

Es ist immer nur von kommerziellen Nutzungen die Rede. Der Vorschlag der Luzerner Architektengruppe Eggstein, Renggli, Rüssli, Stöckli und Widmer sieht demgegenüber die Überbauung des südlichen Teils des Bahnhofareals als Universitätsviertel vor. Ich finde diese Anregung interessant, auch wenn ich bezweifle, dass sie in Luzern begeistert aufgenommen würde; man denkt da wohl in Verbindung mit dem Bahnhofgelände ausschliesslich an kommerzielle Nutzungen. Hat sich die Jury auch darüber un-terhalten?

Ammann:

Was die Nutzung eines Teils des Areals als Universitätsviertel anbelangt, so muss gesagt werden, dass der Kanton Luzern sich nicht mit einem solchen Vorschlag einverstanden erklären konnte, da er in der Perspektive der Neugründung einer Luzerner Universität bereits Land ausgeschieden hatte.

Brugger:

Ich möchte betonen, dass die wirtschaftlichen Fragen, welche die Möglichkeiten der mehrfachen Nutzung eines Bahnhofareals beeinflussen, heute einen anderen Inhalt als vor gut einem Jahrzehnt haben. Die Entscheidung über die Art der Überbauung eines Bahnhofareals ist unmittelbar von den Bedürfnisabklärungen abhängig, ebenso die Realisierbarkeit der mehrfachen Nutzung von der Bildung einer Trägerstruktur.

Im Programm stecken Widersprüche...

Carloni:

Man kann sagen, dass einerseits das Wettbewerbsprogramm in qualitativer Hinsicht unbefriedigend war. Meiner Meinung nach erlaubte es keine Entfaltung andersartiger Ideen. Andererseits regte aber das Programm an, Teile des historischen Gebäudes durch Integration in die auszuarbeitenden Projekte einzu-beziehen, wobei der aktuelle Kontext der historischen Stadt im Programm nicht zur Darstellung kam. Es kann nicht ge-leugnet werden, dass dieses Programm gewisse Widersprüche in deutlicher und vager Form beinhaltete. Aber auch in bezug auf die Beurteilung der einge-reichten Vorschläge traten Widersprü-che zutage: Einerseits sollten im Rahmen eines Wettbewerbs Impulse zum Expe-rimentieren unterstützt und gefördert werden, andererseits sind wir heute mit dem kulturellen Anliegen der Erhaltung historischer Bausubstanz ständig kon-frontiert. Bahnhöfe gehören zu jenen Bauobjekten, welche als integrierende Teile der historischen Stadt zu betrachten sind, ja sie bilden sogar durch ihre Funktion und die Aussage ihrer Archi-tekturen ein Element der historischen Stadt. In diesem Zusammenhang stellt sich sofort die Frage nach der «Repara-tur des Vorhandenen» als Mittel zur Erhaltung historischer Bausubstanz. Wir wissen, dass diese Frage heute lebhaft diskutiert wird. Ich glaube nicht an die Möglichkeit der Formulierung einer neuen Architekturaussage des Bahnhofs auf seinem alten Standort. Die Frage nach dem «Neuen» ist direkt von der Analyse des städtebaulichen Kontexts, in dem der Bahnhof errichtet werden soll, abhängig.

mitten «historischer Bausubstanz» nichts Neues bauen?

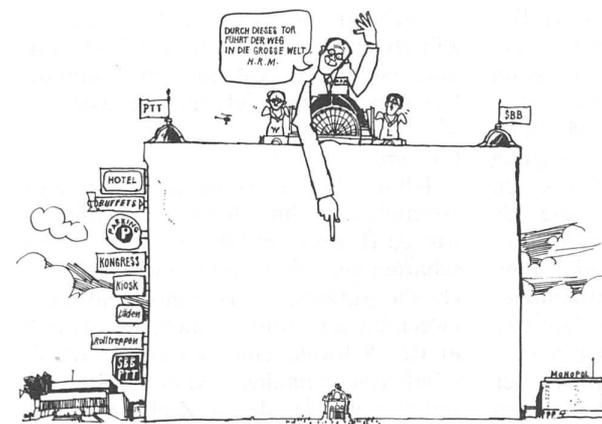
Carloni:

Nehmen wir den Bauernhausumbau eines wohlhabenden Städters, welcher seinen Wohnsitz aufs Land verlegen will, einen heute nicht seltenen Fall. Allein die Beherbergung seines grossen Autos zwingt den neuen Besitzer zu einem un-übersehbaren Eingriff; das Garagetor wird zu einem deutlichen Zeichen der In-tervention werden. Aber auch seine Le-bensweise wird Veränderungen in der räumlichen Organisation verlangen, die unter Umständen andere Konstruk-tionsverfahren zur Folge haben werden. Kurz gesagt, das Bauernhaus wird eine beträchtliche Veränderung auf typologi-scher, konstruktiver und formaler Ebene erfahren. Folglich kann von einem Bau-ernhaus nicht mehr gesprochen werden, denn es ist eine Villa geworden. Damit will ich auf keinen Fall behaupten, dass solche Eingriffe untersagt werden sollen, ich möchte aber darauf hinweisen, dass dadurch Zeichen und Begriffe verändert werden. Eine neue Intervention im histo-rischen Stadtteil kann, je nach Art des Gedankens und des Vorgehens, zu einer Zerstörung der historischen Stadt füh-ren.

Brugger:

In Verbindung mit der Problematik des Wiederaufbaus weist die Aufgabe des Bahnhofneubaus interessante Aspekte auf. Planungstechnische und betriebsorganisatorische Fragen werden dadurch aufgeworfen. Funktion, Nut-zung und Bedeutung des Bahnhofs ha-ben sich gegenüber früher geändert. In der modernen Stadt ist der Bahnhof im-mer mehr zu einem Treffpunkt auch für Nichtreisende geworden. Man trifft sich, man begegnet sich im Bahnhof, oder man geht zum Bahnhof auch, um Leute zu se-hen, in einem Bahnhof geschieht etwas, das Geschehen ist sehr wechselhaft... Der Bahnhof kann heute auch als ein Ort des Kontakts zwischen Menschen be-trachtet werden. Nach dieser Erkenntnis muss von den verantwortlichen Instan-zen die Notwendigkeit der Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr eingehend geprüft werden. Der Fragen-komplex tangiert unmittelbar die Pro-blematik der Bahnhofserweiterung und der Verlegung von Teilen des Bahnhofs. Diese grundsätzlichen Fragen müssen abgeklärt sein, bevor ein Wettbewerbs-programm ausgearbeitet wird, und dies hat allgemeine Gültigkeit.

58 Glosse von HLD aus «Bahnhof-Zeitung», Juni 1976



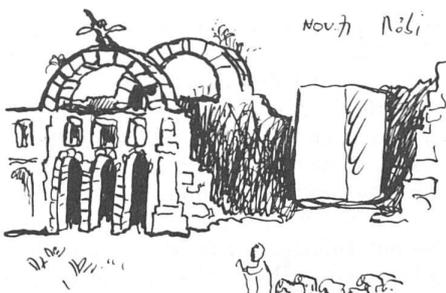
von Moos:

Verstehe ich Sie recht: Sie sind also der Meinung, man könne und dürfe in-

WERNER WEISS,
VORMUNDSCHAFTSDIREKTOR,
direktor: "Der Bahnhofwett-
bewerb geht über einen gewöhn-
lichen Projektwettbewerb
hinaus, denn was man aus dem
Bahnhof macht (nicht nur aus
seiner Fassade) hat einen gesamt-
städtebaulichen Aspekt."

Der Bahnhof strahlt aus, auf
Wirtschaft, Tourismus, er ist
für Luzern bedeutungsvoll. Was
am Bahnhof wird oder eben
nicht wird, kann die weitere
Entwicklung der Stadt mass-
geblich beeinflussen."

Mens sana in corpore sano.



Die Caracalla-Thermen in Luzern... Zeichnung von R6bi

59 Die Caracalla-Thermen von Luzern... Zeichnung von R6bi Wyss aus «Bahnhof-Zeitung», Juni 1976

Auf der Suche nach Beurteilungskriterien

Peverelli:

Wir können nun das Thema Wettbewerbsprogramm abschliessen und zu jenem des Wettbewerbsergebnisses übergehen. Hier möchten wir den Aspekt der Beurteilung der eingereichten Projekte zur Diskussion stellen. Allgemein lassen die Stellungnahmen des Preisgerichtes zu den einzelnen prämierten oder angekauften Projekten die Leser des Berichtes meistens unbefriedigt. Zu der altbekannten typisierten Phraseologie bekommt man in einzelnen Kritiken gelegentlich Bemerkungen zu lesen, die beinahe in Widerspruch stehen zu den vom Preisgericht nach erfolgter Beurteilung abgeleiteten allgemeinen Feststellungen. Gibt es Erklärungen dafür?

von Moos:

Im Kommentar zum erstprämierten Projekt der Arbeitsgemeinschaft Motor-Columbus und Miklos Hajnos ist zum Beispiel zu lesen: «Der Vorschlag beeindruckt durch die markante architektonische Formulierung der abgetrepten Bahnhofstirnseite und erzielt zugleich eine eindeutige städtebauliche Platzsituation (usw...). Trotz dem verbindenden Glasdach zwischen Hauptfassade und Perrondach wirkt erstere kulissenhaft und in ihrer Höhenentwicklung übersetzt.» Was soll man von einer solchen Argumentation halten? «Beeindruckt» der «markante» Vorschlag *trotz* der «kulissenhaften» Wirkung? Oder nicht vielmehr *aufgrund* der «kulissenhaften» Wirkung? Ich meine, dass hier ein Architekt den Mut hatte, eine Fassade als städtebauliches Ordnungsprinzip einzusetzen. Und der Jury schlüpfte dann der Begriff «Kulisse» über die Lippen, und schon war eine an sich gute Sache angeschlagen – denn «Kulisse» ist in

guter alter moderner Tradition natürlich Theater, also Sünde. Das ist nur eine der recht zahlreichen Passagen im Jurybericht, die daran erinnern, dass es zur Beurteilung von Architektur heute keine präzise formulierte Kriterien zu geben scheint. Noch etwas – und ich bin glücklich, wenn Sie mich in dieser Sache zu rechtweisen können: Mich überraschte als Laien das Durcheinander der grafischen Darstellungsweisen: zahlreiche Projekte waren für den Nichtarchitekten, ja vielfach sogar für den Nichteisenbahnfachmann gar nicht lesbar. Eine Mehrzahl von Projekten präsentierten sich so, als wollten sie sagen: «Achtung, nur für Fachleute.» Wie soll man zum Beispiel ohne das Hilfsmittel der perspektivischen Darstellung über Integration in die bestehende Substanz reden können? Dann im Rahmen der Ausstellung in der Festhalle die ausnahmslos am Boden liegenden Modelle – als ob Architektur aus der Vogelperspektive zu beurteilen wäre.

Carloni:

Ich stimme persönlich diesen Bemerkungen zu. Auch in bezug auf die Art und Weise von Darstellung und Präsentation der Entwürfe hat der Wettbewerb interessante Aspekte gezeigt. Gewisse Widersprüche lassen sich vielleicht dadurch erklären, dass Architekten beauftragt werden, Arbeiten von Architekten zu beurteilen, und dabei wird die gemeinsame Sprache benützt. Es ist tatsächlich so, dass die Texte der Jury Gegensätze wiedergeben. Der in der Architektur heute vorhandene Pluralismus, welcher auch die Vielfältigkeit des Kulturgeschehens zum Ausdruck bringt, macht die Aufgabe der Beurteilung für das Preisgericht nicht leicht. Ich möchte hier in Gedanken zu früheren Architekturwettbewerben zurückgehen: Vor rund 20 Jahren beispielsweise konnte man bei Wettbewerben bestimmte Tendenzen leicht erkennen. Vor allem auf dem Gebiete des Schulbaus trat eine Geschlossenheit der architektonischen Kultur deutlich hervor, gewisse Richtungen hinsichtlich der Typologien, der Konstruktionssysteme liessen sich gut einordnen. Die Wettbewerbe wurden damals benutzt, um Stellungnahmen zu Tendenzen zu formulieren, ich denke dabei an die Bezeugungen zur modernen Architekturbewegung. Heute ist die Polemik um den Akademismus nicht vorhanden, wir sind mit Projekten «à la manière de...» konfrontiert. Was die Frage der Darstellung anbelangt, so möchte ich sagen, dass es nö-

tig wäre, eine Mindestanzahl von Richtlinien zur Darstellung der Wettbewerbsprojekte aufzustellen sowie die Modalitäten zur Durchführung von Wettbewerben neu zu überdenken.

Brugger:

Das umfangreiche Programm hat sicher den Teilnehmern die Aufgabe erschwert. Diese Tatsache könnte auch anhand der verschiedenen unklaren Darstellungsweisen erklärt werden. Bei den rangierten Entwürfen kommt der Pluralismus der formulierten Architektur auch teilweise zum Ausdruck. Die vergangenen Jahrhunderte konnten durch die jeweils manifestierten homogenen Stile bezeichnet werden, heute dagegen müssen wir vom Jahrhundert der Stile sprechen. Man könnte sich auch die Frage stellen: Was für ein «Gesicht» sollen wir nun der Architektur geben?

von Moos:

Die Frage scheint mir zu sein, wie bei solchen Wettbewerben eine gewisse Objektivierung in der Bewertung erzielt werden könnte. Wäre es nicht wünschbar, dass jeweils eine Hierarchie der Beurteilungskriterien aufgestellt würde? Dass eine deutlichere Aufteilung der Beurteilungskompetenzen innerhalb des Preisgerichtes angestrebt würde? Vielleicht wird das ja in der Praxis auch so gemacht. Aber das Resultat sieht dann jeweils doch so aus, dass die einzelnen Vorschläge als «Gesamtkunstwerke» mit einer Note versehen werden. Dabei wäre es wohl viel nützlicher, wenn sie unter verschiedenen Gesichtspunkten «abgefragt» würden und wenn dann das Resultat eines Ideenwettbewerbs eine Art Katalog von guten Ideen aus *verschiedenen* Vorschlägen wäre – und nicht eine Rangordnung individueller Leistungen wie beim Sport.

Carloni:

Die Widersprüchlichkeit, die wir verschiedentlich festgestellt haben, berührt ebenfalls die Problemkreise Organisation und Technik. Bevor wir nach den Möglichkeiten organisatorischer und technischer Natur fragen, müssen wir die reelle Funktion des Bahnhofs heute definieren. Auch diesen Aspekt möchte ich anhand eines Beispiels verständlicher machen: im Bereich der Küchenplanung haben wir eine interessante Entwicklung miterlebt, welche zur Konzeption der Küche als technischem Labor geführt hat. Gegenwärtig manifestiert sich immer mehr das Bedürfnis nach einer gros-

sen, wohnbaren Küche, die wieder zum Mittelpunkt der Wohnung werden soll, wie es früher gewesen ist. Die Schlussfolgerung, die wir daraus zu ziehen haben lautet: auch Funktion, Organisation, Technik, sind historisch bedingte Konzepte, ...also variabel...

von Moos:

Wenn der Güterbahnhof an einen anderen Ort verlegt würde, würde sich die Notwendigkeit der Verlängerung der Gleisanlage nach vorn erübrigen; die Perrons könnten dann ohne weiteres in entgegengesetzter Richtung ausgebaut werden. Ist es nicht überraschend, dass fast alle Teilnehmer jenen Punkt des Programms beim Wort genommen haben, wo es heisst, dass der Bahnhof neu gebaut werden müsse – dabei ist ja der alte Bahnhof keineswegs «zerstört». Was verloren ist, ist die Kuppel – der Rest steht.

Wie geht es nun weiter?

Peverelli:

Aus dem Bericht des Preisgerichts ist zu entnehmen, dass möglicherweise eine beschränkte zweite Wettbewerbsstufe durchgeführt wird. In Anbetracht dessen hat das Preisgericht Empfehlungen zur Vorbereitung einer eventuellen Überarbeitungsstufe dem Auslober unterbreitet, welche im Sinne einer allgemeinen Erfahrungsauswertung des Ideenwettbewerbs als Grundlage für eine Weiterbearbeitung formuliert worden sind. Es interessiert uns, von Ihnen zu hören, was nach Abschluss des Ideenwettbewerbs, seit Juni 1976 also, in der Frage «Wettbewerbsnachspiel» geschehen ist. Zuerst möchte ich aber noch auf den Aspekt des Stilpluralismus zurückkommen. Tita Carloni hat im Zusammenhang mit den formalen Vorschlägen beinahe von einer Menükarte, von Projekten «nach Art des...» gesprochen. Während der Ausstellungszeit sprach man unter Architekten vom Stirling-Projekt, von Aldo-Rossi-Architektur oder von den Hallenbauten des ausgehenden 19. Jahrhunderts und von andern formalen Bezügen, kurz gesagt, man wollte damit auf die Bezugnahmen zum bestehenden Modell als kreativen Impuls hinweisen. Dies bestätigt eine typisierte Kommunikationsform im Bereiche der Architektur, die sich im letzten Jahrzehnt fast institutionalisiert hat und als Verständigungsmittel das Bildhafte verwendet. Ich glaube, dies ist ein Krisensymptom der Gegenwartsarchitektur. Zu diesem Phänomen der mo-

dellbezogenen Sprache hat auch ein Teil der Architekturkritik, deren Inhalt zum Aufbau einer Architekturikonographie tendiert, beigetragen.

Brugger:

Gibt es heute überhaupt noch eine Kritik der Architektur?

Carloni:

Ich glaube: ja, und sie ist sogar sehr lebendig. Sie wird heute anders artikuliert, sie geht vom Kontext, in dem Architektur produziert wird, aus. Die Texte sind vielleicht unangenehm, weil sie sich nicht auf das Architekturobjekt allein beziehen.

Brugger:

Dadurch, dass der Wettbewerb in Verbindung mit dem Wettbewerbsprogramm, der Präzisierung der Aufgabe, der Festlegung von Beurteilungskriterien kritische Fragen aufgeworfen und Probleme transparent gemacht hat, ist er als Ereignis positiv zu bewerten. Aus dem Ideenwettbewerb sind Lehren zu ziehen, auch in der Perspektive der für 1989 vorgesehenen Schweizerischen Landesausstellung. Bezugnehmend auf die wichtige Phase der Erfahrungsauswertung, betrachte ich eine Vergleichsanalyse zwischen dem Ergebnis aus dem Ideenwettbewerb für die Neugestaltung des Hauptbahnhofs Zürich und jenem aus dem Luzerner Wettbewerb als von besonderem Nutzen.

Carloni:

Die Vorbereitung einer zweiten Wettbewerbsstufe sollte Anlass sein, einen Beitrag zur Reform des Wettbewerbswesens im Bereiche der Architektur zu leisten. Es sollte nicht ausser acht gelassen werden, dass die Durchführung einer zweiten Stufe in der üblichen Form wieder einen beträchtlichen Aufwand verlangt. Die bislang angewendete Durch-

führungsprozedur müsste eingehend überprüft werden. Es wäre sinnvoll, wenn in einer Phase der Weiterbearbeitung die Verfasser der prämierten und angekauften Projekte die Möglichkeit erhalten würden, «selbst sprechen zu dürfen», und zwar untereinander. Dies wäre um so wertvoller, als sich in diesem Forum Teilbereiche für die weitere Projektierung festlegen liessen, die man in der Gruppe zur Überarbeitung verteilen würde.

Ammann:

Nur ein Wettbewerbsteilnehmer hatte sich mit der Restaurierung und Integration der Stirnpartie des alten Bahnhofs in eine neue Anlage befasst. Dieser Vorschlag erwies sich unter verschiedenen Aspekten als problematisch. Da aufgrund der grösseren Zugskompositionen die jetzige Gleisanlage nach vorne verlängert werden muss, ergab sich in diesem Projekt eine zu schmale Bahnhofhalle. Ausserdem war die vorgesehene Erschliessung des Bahnhofs für die Reisenden zu kompliziert. Dennoch ist dieser Beitrag erwähnenswert.

Carloni:

In diesem spezifischen Falle erweist sich die Intervention der Restaurierung von vornherein als kritisch, und zwar aus folgendem Grund: durch die nun notwendig gewordene Verlängerung der Gleisanlage müsste zwangsläufig die Innenwand der Stirnpartie des alten Bahnhofs durchbrochen werden, damit die Bahnhofshalle eine den Nutzungsanforderungen gerecht werdende Breite aufweisen könnte. Es stellt sich somit die Frage nach der Rechtfertigung einer gültigen Restaurierung. Aber vielleicht eine sogenannte «kritische Restaurierung»!

(Von der Redaktion gekürzte Fassung des Gesprächs)



60 Bahnhofabbruch. Zeichnung von Röbi Wyss aus «Bahnhof-Zeitung», Juni 1976