

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

Autor(en): **Bosshard, Max / Luchsinger, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **78 (1991)**

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

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59130>

## **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.

## 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 Gewerbeschulenzentrums an der östlichen

Längsseite der Perronanlage: Auf dem Areal südlich des Kunsthause 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 Zugverkehr 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,



1



2

1-2 Bahnhof Luzern, Aufnahmegebäude / Gare de Lucerne, bâtiment d'accueil / Lucerne Railway Station, main building

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

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

3-4 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)



3





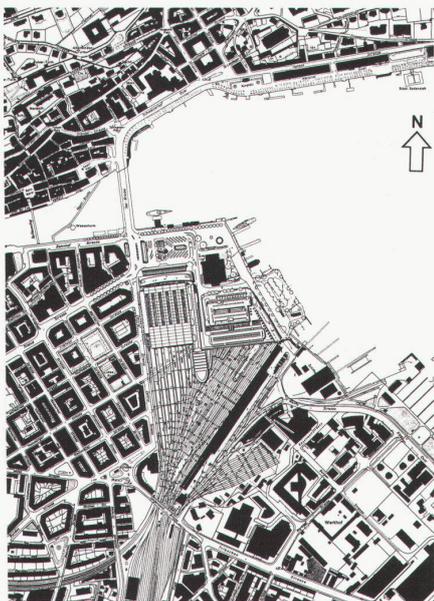
5

5  
Ansicht von Südosten / Vue du  
sud-est / View from the south-east





6



7

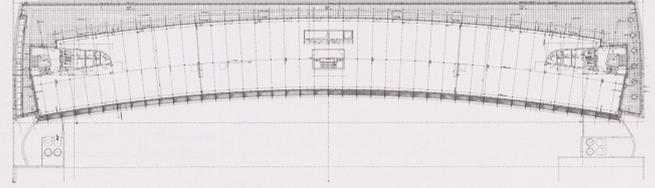
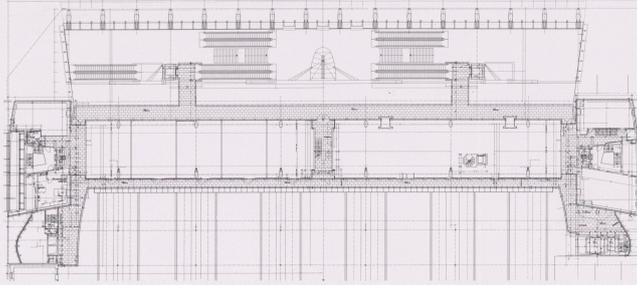
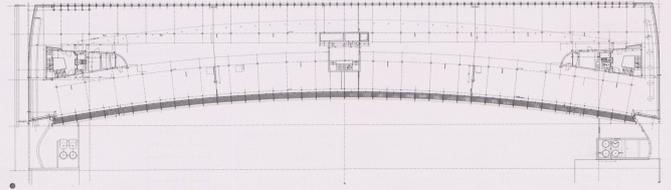
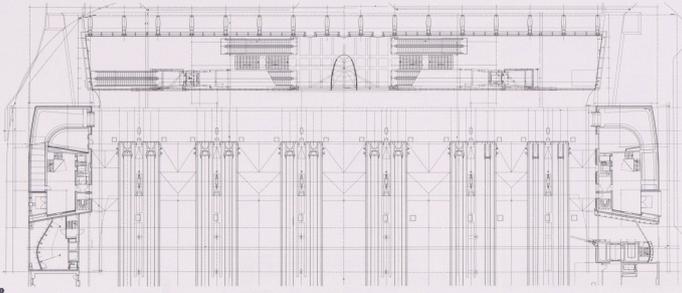
Läden, Büros. Schon während des Wettbewerbsverfahrens gestrafft und redimensioniert, erwiesen sich diese Programmpunkte im Verlauf der Projektüberarbeitung vollends als instabil. So wurden die im Ideenwettbewerb von 1975/76 verlangten Vorschläge für eine weitergehende Gleisüberbauung (mit Büronutzung) 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-Südubringers voneinander getrennte Gebäudekomplexe gliedert.

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

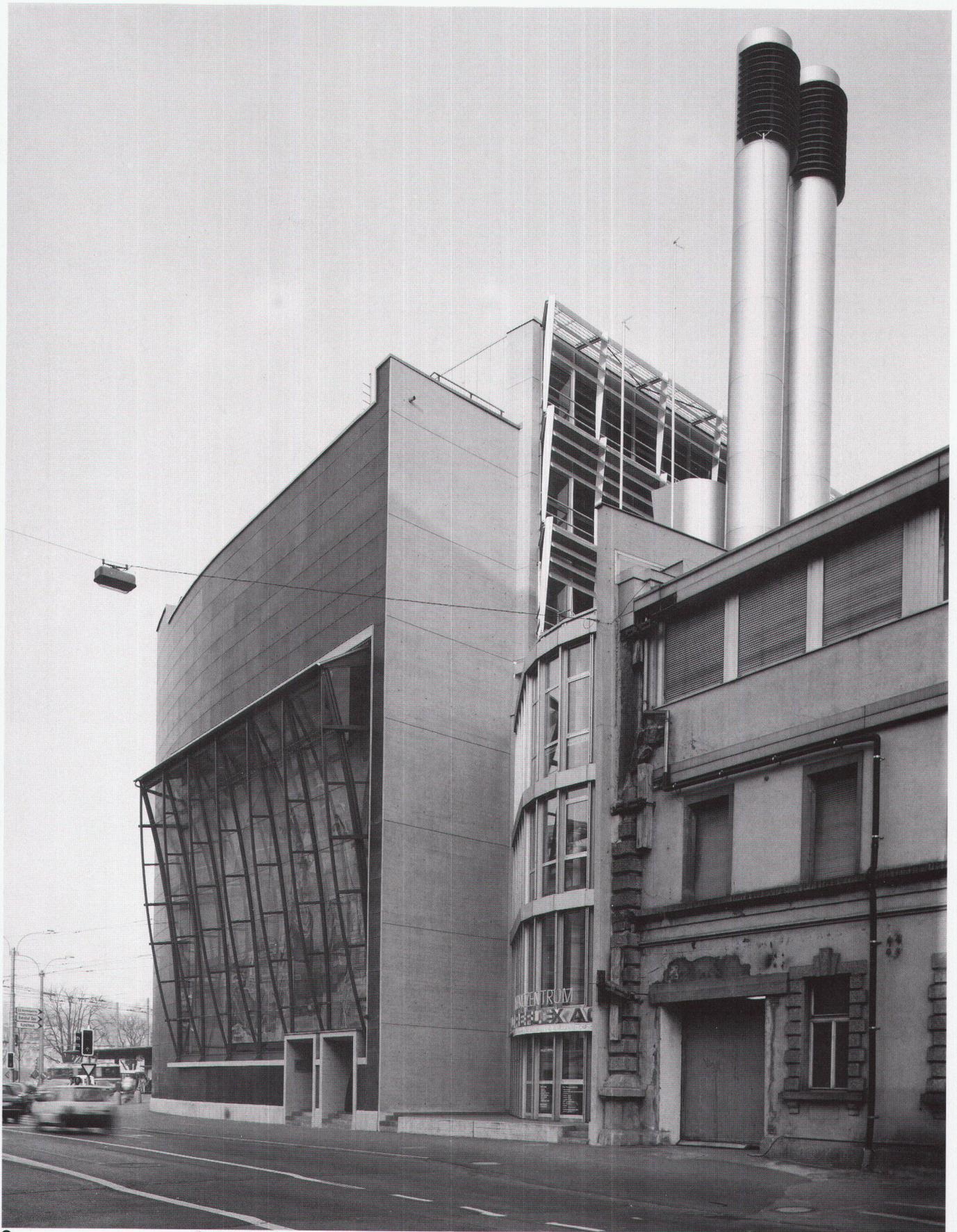
6 Gesamtansicht von Norden / L'ensemble vu du nord / Overall view from the north (Flugbild: Comet)

7 Situation / Site



- ● Anbauaufgussboiler /  
Bühnen- / Orchester- /  
Musikboiler
- Geraden Erdgeschoss / Plan de  
rez-de-chaussée / Ground floor  
auditorium
- Geraden 1. Obergeschoss /  
Plan de 1er étage / Ground plan  
1st floor
- Geraden 4. Obergeschoss /  
Plan de 4ème étage /  
Ground plan 4th floor
- Geraden Dachgeschoss / Plan  
de 5ème étage / Ground plan  
roof floor







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



18



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 Inselquais 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

Werk, Bauen+Wohnen 3/1991

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 Aussonnezone einen Strang der Fussgängerverbindung im ersten Obergeschoss ab. Diese Fussgängerverbindung vom Hirschemattquartier unter den Gleisen hindurch über Gewerbeschule und Parkhaus zum Inselquai 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 Inselquai, um in einer konstruktivistisch inszenierten Vertikalerschliessung mit Ausstülpungsplattform 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 Aufzugsan-

lagen 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 anderen 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 –

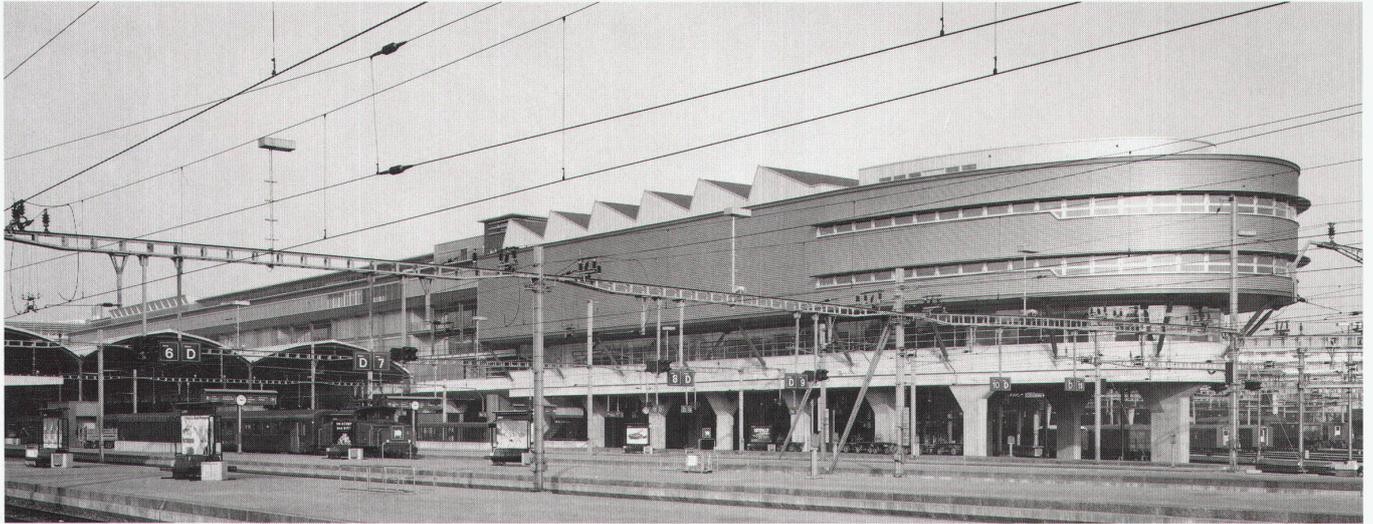


22-23  
Gewerbeschule / Ecole professionnelle / Gewerbeschule  
(Trade School)

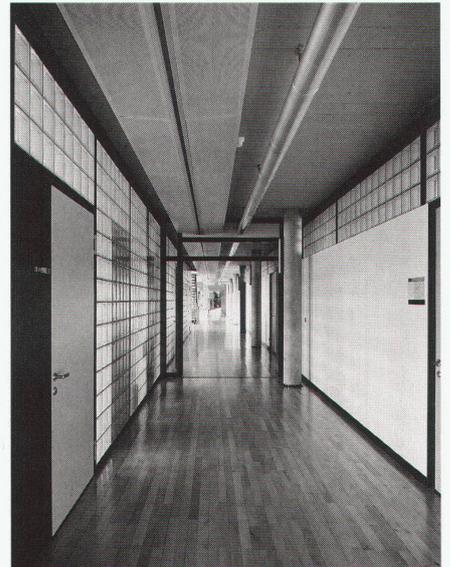
24  
Eingangshalle / Hall d'entrée / Entrance hall

25  
Ansicht von Nordosten, Eingang / Vue du nord-est,  
entrée / View from the north-east, entrance





25



26

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

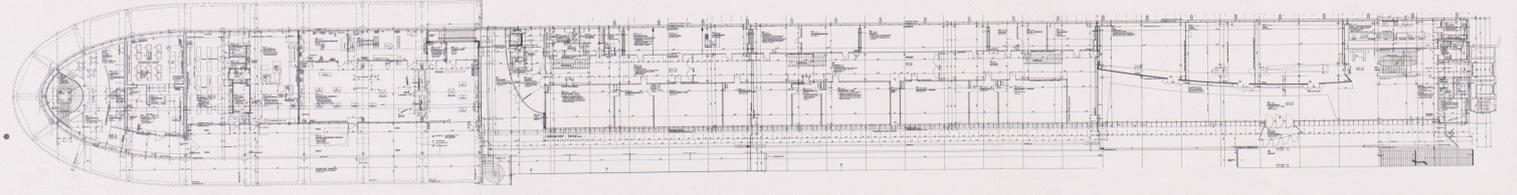
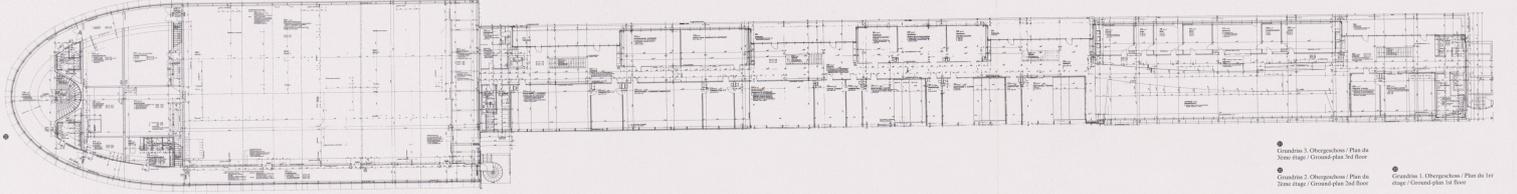
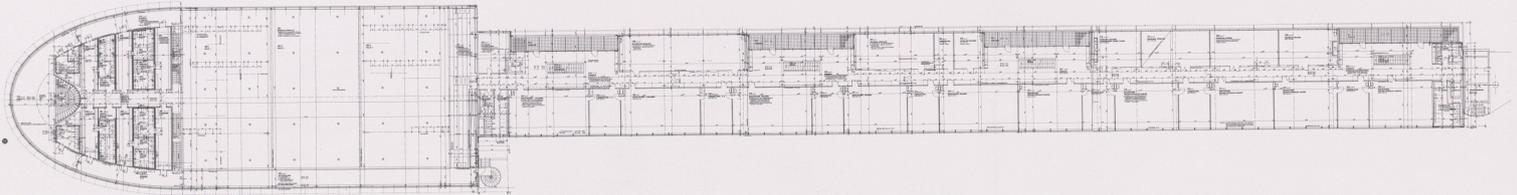
26  
Korridor der Klassenzimmer / Couloir des salles  
de classe / Classroom corridor

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



27

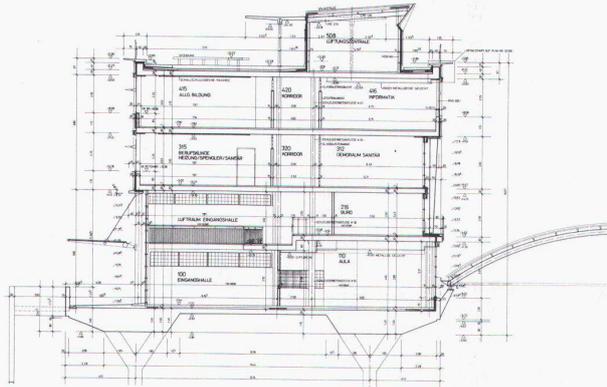




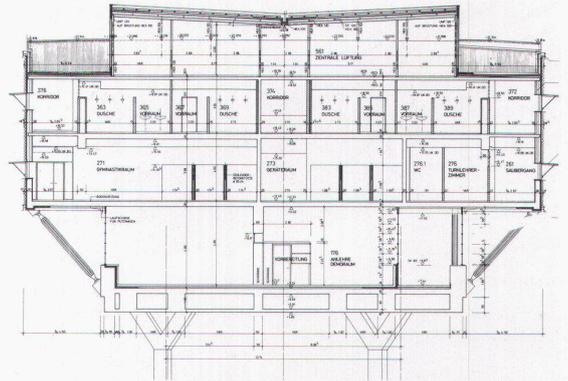
● Grandpont 3. Oberdeckchen / Plan de  
Stow Hage / Grand-plan 3rd Deck

● Grandpont 2. Oberdeckchen / Plan de  
Stow Hage / Grand-plan 2nd Deck

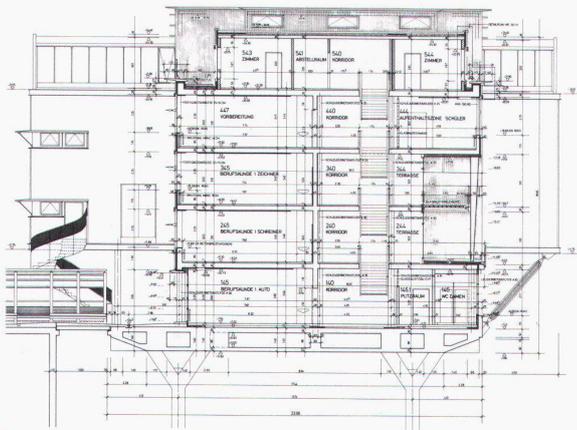
● Grandpont 1. Oberdeckchen / Plan de  
Stow Hage / Grand-plan 1st Deck



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)



⊗ 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 108m lange Brückenkonstruktion mit einem geschosshohen, von der oberen Fassadenflucht zurückgesetzten Träger, der Küchen und technische Räume aufnimmt. Im Hallenraum, als Galerie unter die «Brücke» 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 Einbänder, 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*