

Die Fremdbauten über dem Depot der Vitznau-Rigi-Bahn

Autor(en): **Boyer, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 20

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85941>

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.

Die Fremdbauten über dem Depot der Vitznau-Rigi-Bahn

Die geplante «Überbauung Zentrum» über dem Depotneubau in Vitznau hat eine ungewöhnliche Entstehungsgeschichte; sie begann ohne Auftrag, ohne Bauherrschaft, ohne Raumprogramm und ohne wirtschaftliche oder gar spekulative Interessen. Sie entstand im Kopf des Architekten als notwendiges, architektonisches Volumen und als räumliche Ergänzung der Dorfstruktur während der Projektierung des VRB-Depot-Neubaus.

Genau gleich wie Vitznaus Lage und Topografie den Bau der Rigibahn beeinflusst hat, haben auch die Bahnanla-

VON MARKUS BOYER,
LUZERN

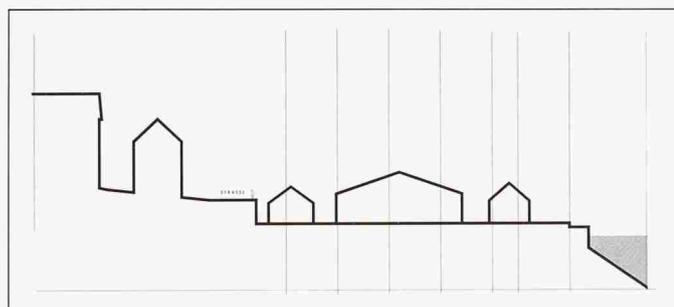
gen das Dorfbild beeinflusst. So waren die Erbauer der Rigibahn gezwungen, das fehlende ebene Manövriere- und Baugelände für die Depotanlagen künstlich zu schaffen und den Hang unterhalb der Kantonsstrasse grossräumig abzutragen. Zwischen der Strasse und dem 5 m tiefer liegenden Depotare-

al am See entstand ein harter, unnatürlicher Geländebruch, und als Folge davon blieb die charakteristische Bebauung beidseits der Strasse auf einer Länge von 120 m bis heute unterbrochen.

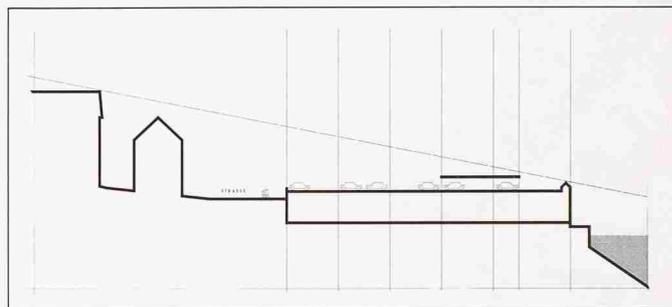
Im geschlossenen Dorfbild klappte eine Lücke; anstelle der Strassenrandbebauung säumten Geländer und Remisendächer auf Trottoirhöhe die Kantonsstrasse wie versunkene Bauten. Die Lücke im Dorfbild hatte nur insofern ihren Reiz, als sie den Blick über die alten Depotdächer zum Teil freigab auf den See.

Der neue, grössere und infolge bahntechnischer Vorschriften auch höhere Depotbau füllt und überwindet den Geländebruch nicht nur, er ragt sogar 1,8 m über das Strassenniveau hinaus. Dem Passanten präsentiert sich eine rund 80 m lange, nur knapp mannshohe Fassade und darüber die auf Augenhöhe liegenden 150 PW-Parkplätze.

So ergab sich die architektonisch zwingende Notwendigkeit, den Depotneubau auf Strassenniveau mit zusätzlichen Bauvolumen zu überlagern und zu ergänzen und die grosse Parkfläche optisch und akustisch gegen Dorfkern und Strassenraum abzuschirmen. Ebenso bot sich die einmalige ortsbauliche Gelegenheit, die unterbrochene Bebauung des Strassenraumes und die Lücke im Dorfbild zu schliessen, die natürliche Höhenstaffelung der Dorfsilhouette zu ergänzen und gleichzeitig das brachliegende, optimal erschlossene Bauland in Zentrumslage im raumplanerischen Sinne haushälterisch zu nutzen.



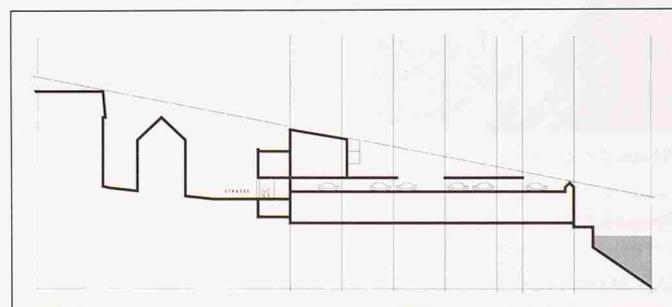
Geländeschnitt mit altem Depot



Geländeschnitt mit neuem Depot



Geländeschnitt mit Fremdbau-Projekt 1



Geländeschnitt mit Fremdbau-Projekt 2



Die fünf Meter hohe Geländestufe zwischen Kantonsstrasse und Bahnareal

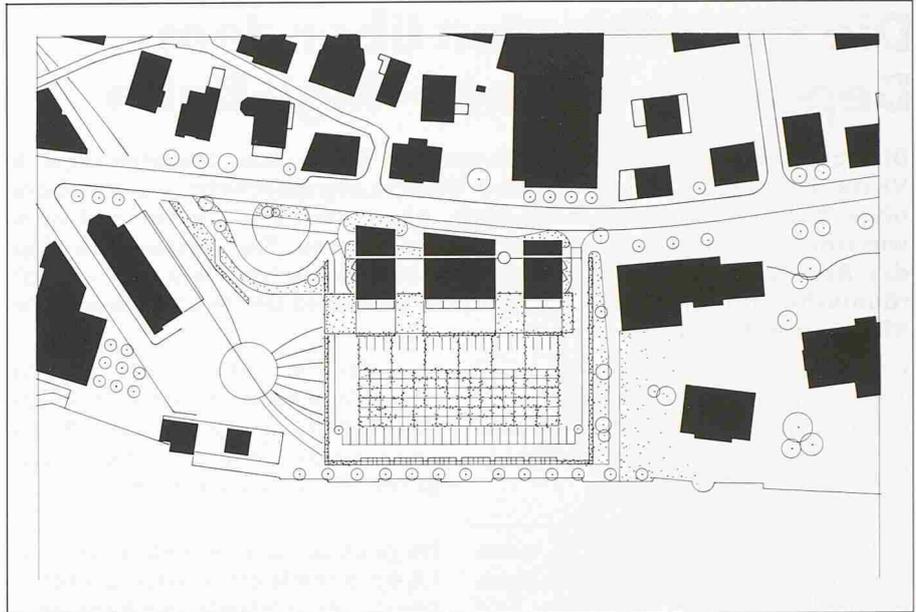


Links Kantonsstrasse, rechts Depot mit Parkdeck und Bau-gespann der Fremdbauten

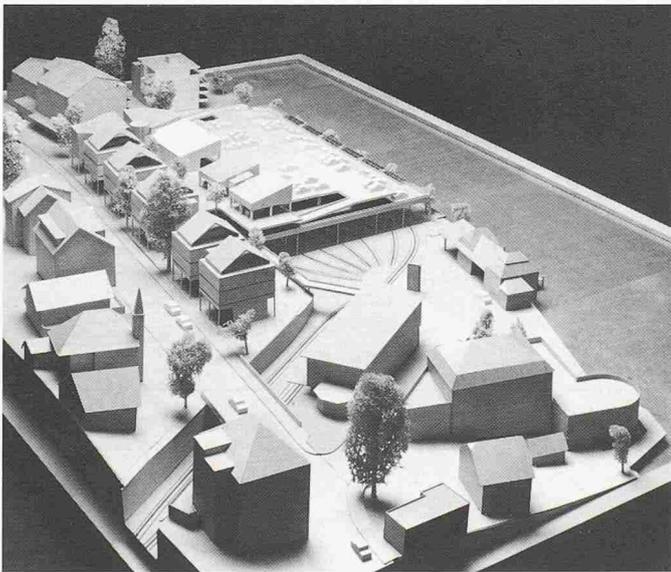
Projekt 1

Das erste, spontan und unbelastet entstandene Projekt entwickelt sich unmittelbar aus den ortsbaulichen Gegebenheiten und sieht eine *zweizeilige Bebauung* vor:

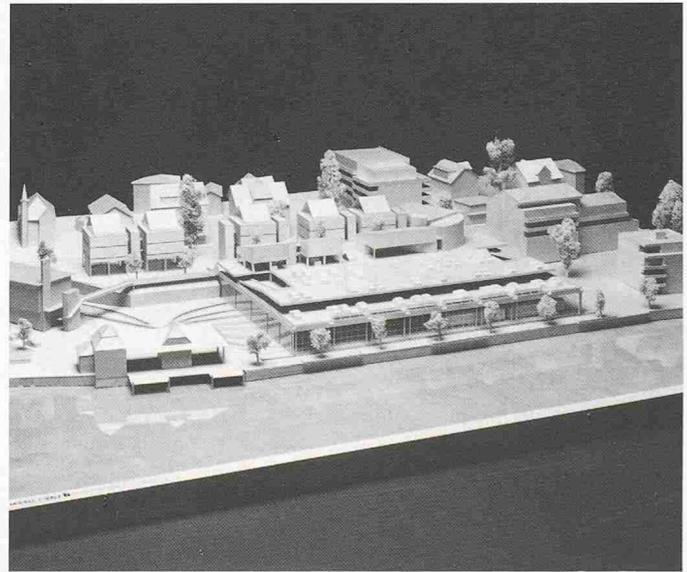
- Die vom Depotneubau losgelöste *Dorfzeile* entlang der Kantonsstrasse mit Läden im EG, Büros im 1. OG und darüberliegenden Maisonnetwohnungen.
- Die niedrigere *Depotzeile* über dem Depot, mit Wohn- oder Atelierbauten.
- Im Schnittpunkt der beiden Zeilen das Volumen für den neuen Mehrzwecksaal der Gemeinde.
- Zwischen den beiden Zeilen ein geschützter und begrünter Fussgänger-, Spiel- und Aussenraum.
- Als Bindeglied zur Bahnstation eine Fussgängerpasserelle.



Situation Projekt 1



Modell Projekt 1

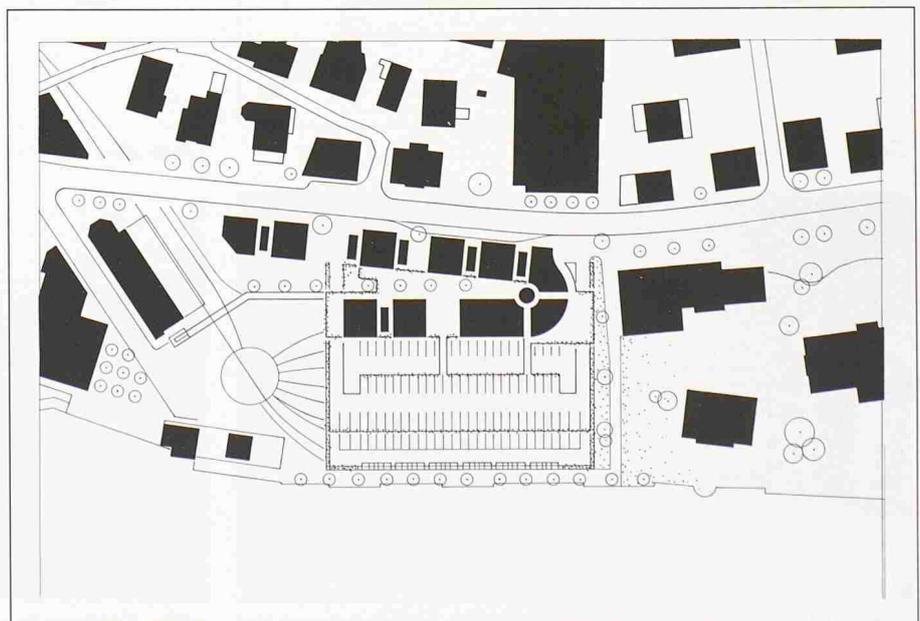


Modell Projekt 1

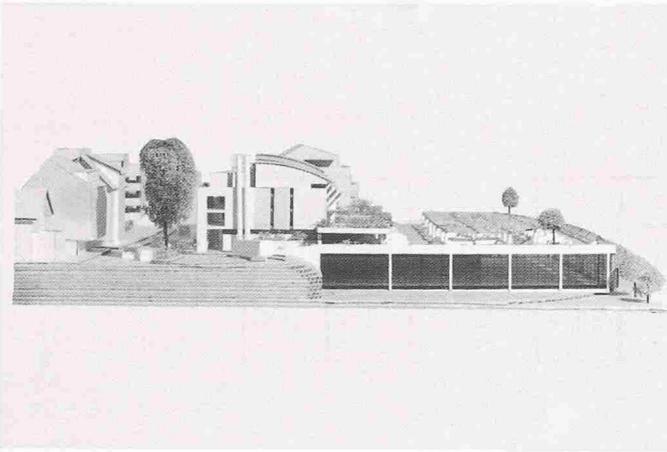
Projekt 2

Das erste Projekt diente zwar als Wegbereiter und Katalysator der Meinungsbildung, wurde jedoch Stück für Stück demontiert:

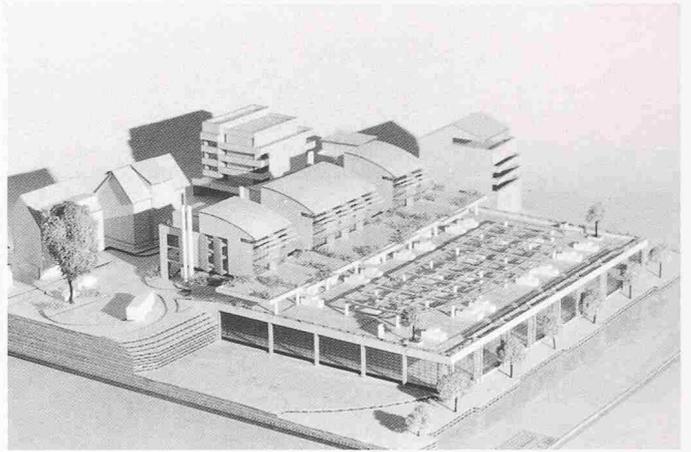
- Der nördliche Teil der Dorfzeile wurde zugunsten der vertrauten Lücke mit Sicht auf See und Schiffsstation abgelehnt.
- Der ideale Standort des Mehrzwecksaales im Dorfzentrum wurde zugunsten einer periferen Lösung am Dorfrand fallengelassen.
- Auf Passerelle und Lift als direkte Fussgängerverbindung vom Parkdeck zu den Bahnperrons musste aus Kostengründen verzichtet werden.
- Für die Depotzeile ohne direkte Verbindung zum Grundstück verweigernte das Grundbuchamt die Baurechtsbegründung.



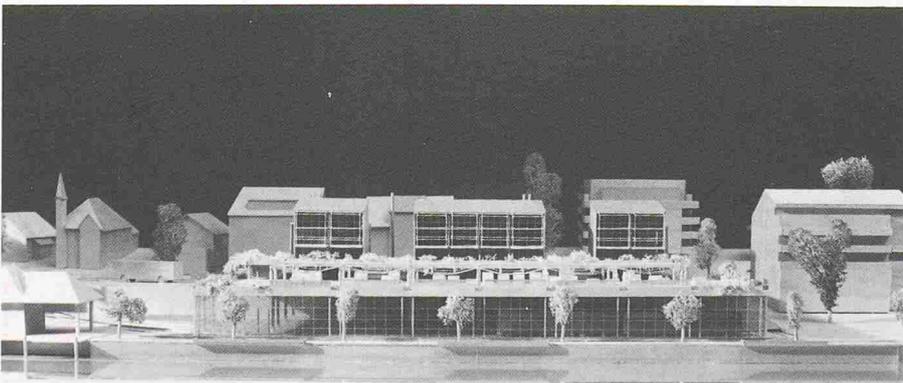
Situation Projekt 2



Modell Projekt 2



Modell Projekt 2



Das zweite Projekt beschränkt sich nunmehr auf den rückwärtigen Bereich des Depotneubaus und sieht eine *einzelige Bebauung* mit drei Baukörpern und vorgelagerter Terrassenplattform vor. Die Ostfassade folgt der Strassenflucht; die Westfassade steht prallel zu See- und Depotflucht. Die Nahtstelle zwischen diesen beiden Richtungen wird in der Dachgestaltung akzentuiert und verdeutlicht die Lage der Geländestufe und des Depotgebäudes.

Das definitive Projekt

Das dritte, überarbeitete Projekt entspricht weitgehend dem zweiten; auffälligster Unterschied ist der Verzicht auf die gewölbten Pultdächer mit niedrigem First und weit nach unten gezogenem, seeseitiger Traufe; sie mussten einer ortsüblichen Schrägdachlösung geopfert werden.

Formal und konstruktiv bildet die Überbauung mit dem Depot der VRB eine Einheit, vermeidet jedoch strikte eine bauliche Verschmelzung; die drei Baukörper bleiben sichtbar abgehoben, über dem Depot schwebend.

Nebst einem kleinen Laden im Erdgeschoss sieht das Raumprogramm ausschliesslich Wohnungen vor; im 1. Obergeschoss Etagenwohnungen, im 2. Obergeschoss und Dachgeschoss Maisonettewohnungen:

- 4 5½-Zimmer-Wohnungen
- 2 4½-Zimmer-Wohnungen
- 4 3½-Zimmer-Wohnungen
- 3 2½-Zimmer-Wohnungen
- 2 1½-Zimmer-Wohnungen
- 1 Wohnatelier

Als Bauherrschaft der Überbauung hat sich inzwischen ein privates Konsortium gebildet. In Form eines neuzeitlichen, partnerschaftlichen Baurechtsvertrages trat die Rigibahn die Überbauungsrechte für die Dauer von 80 Jahren an dieses Konsortium ab.

Aus der anfänglichen Idee und den ortsbaulichen Argumenten ist ein reales Bauprojekt entstanden, mit einer Bauherrschaft, einem Baurechtsgrundstück, einem Raumprogramm ...

Die architektonische und ortsbauliche Notwendigkeit dieser Überbauung ist mittlerweile vor Ort am fertiggestellten Depotneubau überprüfbar und erlebbar, wird auch allseits erkannt und anerkannt ...

Trotzdem bleibt ihre Realisierung durch ein von Unentschlossenheit und kleinmütigem Zeitgeist geprägtes Baubewilligungsverfahren und die Umzünungsinitiative eines Teils der Dorfbewölkerung weiterhin ungewiss.

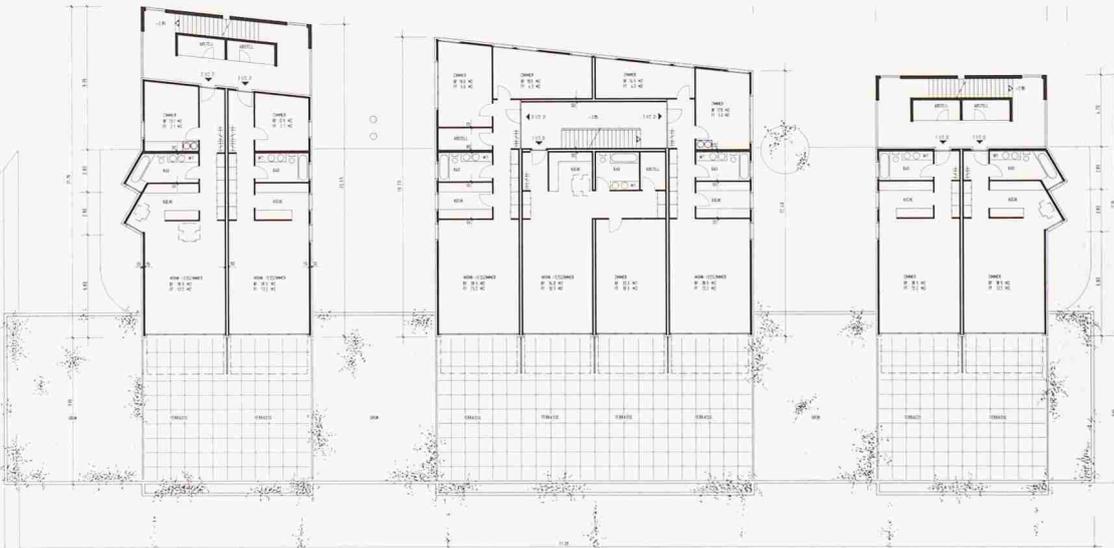
Adresse des Verfassers: M. Boyer, dipl. Architekt ETH/SIA, Steinhofstrasse 44, 6005 Luzern.



Dachgeschoss



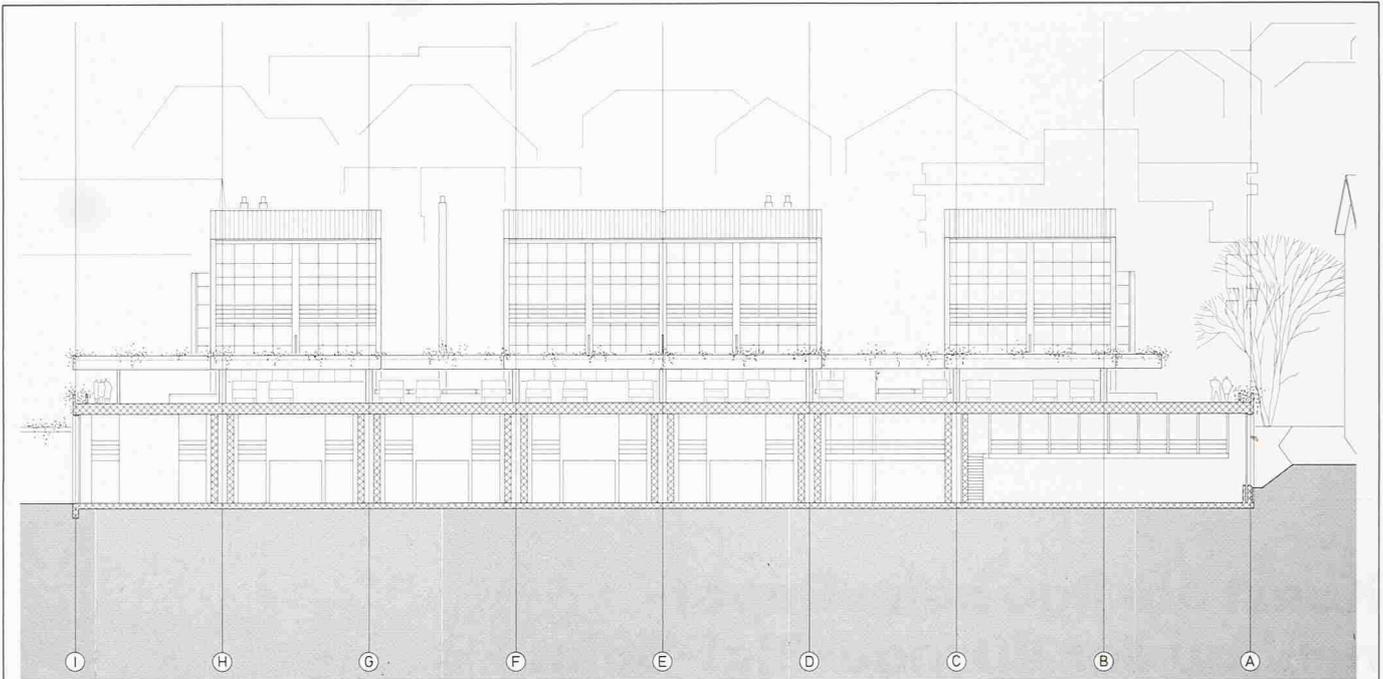
2. Obergeschoss



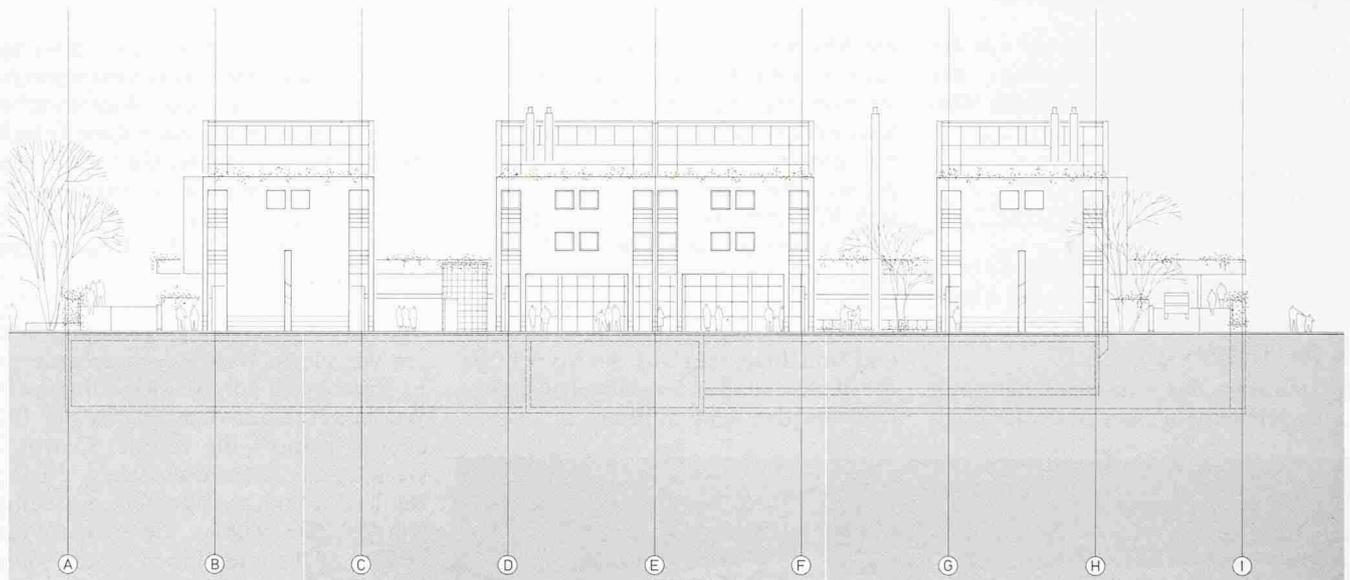
1. Obergeschoss



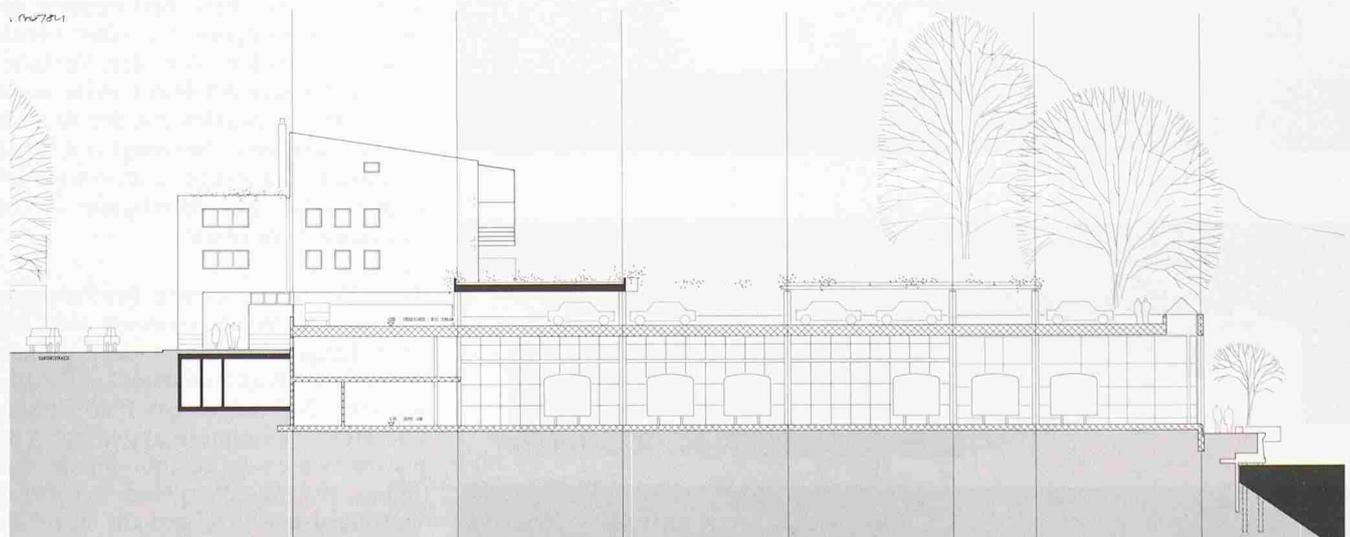
Kellergeschoss



Westfassade (Seefront)



Ostfassade (Strassenfront)



Querschnitt mit Zwischenfassade