Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: 1 (2004)

Heft: 1

Artikel: Der Grosshof : die Bronx von Luzern

Autor: Syfrig, Marc

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957412

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: 15.07.2025

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

Résumé

Le Grosshof, Bronx de Lucerne

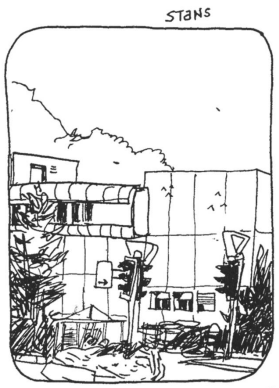
Un autre Kriens: là où l'autoroute A2 sépare la ville-centre et la périphérie se trouve le Grosshof. Le secteur est marqué par les jonctions autoroutières et la nouvelle maison d'arrêt. Pour l'architecte Marc Syfrig, c'est le Bronx de Lucerne. Ses réflexions sur le Grosshof sont des piques tantôt ironiques, tantôt provocatrices qu'il lance aux urbanistes. Ainsi revient-il sur l'erreur fatale que représente la séparation des fonctions pour dire que ce lieu devrait aussi être habité. Il plaide pour une nouvelle libéralisation des prescriptions en matière de construction, en espérant que cela puisse déboucher sur de nouvelles idées pour l'aménagement du Grosshof: «(...) pas des projets aboutis, mais seulement des lignes directrices laissant une grande liberté aux habitants et aux investisseurs. Mais celles-ci devraient être assez intelligemment définies pour que se développent avec le temps des espaces de qualité, ainsi qu'une véritable tradition du lieu. Dans une culture traditionnelle, personne ne pose la question de savoir comment construire une maison. L'architecture traditionnelle est toujours économique et écologique. Trop de prescriptions simulent la tradition, tout en sapant toutes les réflexions visant à la retrouver. Il est temps de cesser de produire une situation contraignante à partir d'une autre. On ne peut pas, comme par magie, supprimer une autoroute en construisant un tunnel anti-bruit. Il serait préférable de développer une nouvelle manière de voir les choses, en considérant la route comme un premier élément d'organisation spatiale. Les automobilistes n'accepteront de traverser le quartier à 40 km/h que lorsque les premières maisons auront été construites au bord de l'autoroute. Que les sceptiques sachent que dans le Bronx, c'est le cas depuis longtemps.»

Der Grosshof – Die Bronx von Luzern

Kriens an einem andern Ort: Wo die Autobahn A2 den Schnitt zwischen Kernstadt und Peripherie legt, ist der Grosshof. Marc Syfrig bespielt die Unorte ausserhalb des dichten Stadtgebiets ebenso gerne wie die sehenswürdigen Punkte auf der Ortskarte und hat sich (noch vor dem aktuellen Autobahnumbau) Gedanken zum Grosshof gemacht.

Der Grosshof war für mich bis vor einiger Zeit ein Gebiet, das man möglichst schnell durchquert, um von der Stadt nach Kriens zu gelangen, um auf die alles verbindende Autobahn aufzufahren oder, im besten Fall, um ein paar Kisten Bier bei der Brauerei abzuholen. Ein Niemandsland, das weder die Krienser zu ihrem Dorf, noch die Luzerner zu ihrer Stadt zählen wollen. Gäbe es in Luzern eine Bronx, der Grosshof hätte die Ehre, diese Rolle der unwirklichen, abgewirtschafteten, von der Autobahndurchquerung mit Rädern getretene Landschaft zu übernehmen. Dass jetzt auch noch das neue Gefängnis dort errichtet wurde, gibt der negativen Konnotation erst recht recht und dem Grosshof den Rest.

Trotzdem lohnt es sich, Gedanken über dieses Gebiet zu machen. Etwa weil doch die meisten von uns Kinder der Suburbia sind, und nicht in den feudalen Villen am Bellrive aufgewachsen sind, wir es also eigentlich mit unserer Heimat zu tun hätten. Oder weil der auf der Strada del nord Reisende nur gerade etwas von Luzern sieht, nämlich den Grosshof. Allein dieser Gedanke müsste aus touristischen Gründen zu einer Korrektur dieses jämmerlichen Bildes führen. Oder weil wir einfach nicht wahrhaben wollen, dass Stadt und Agglomeration schon längst zusammengewachsen sind, auch wenn die putzigen Neubauten im Dorfzentrum von Kriens immer noch den dörflichen Geist beschwören.



Schöner Wohnen

Natürlich ist die Autobahn an allem schuld. Ihre auswuchernde Präsenz mit Durch-, Auf-, Über- und Abfahrten macht uns Angst, uns mit der Planung dieses Gebietes auseinanderzusetzen. Der Grosshof ist ein eigentlicher Angstraum, dem man wohl deshalb im Zonenplan die Nutzung «Industrie und Gewerbe» zugeordnet hat. Wohnen hat hier keinen Platz. Nutzungen sollen gefälligst getrennt bleiben. Das war schon immer das Credo der Moderne – ein fataler Irrtum, wie die letzten 30 Jahren gezeigt haben. Wohnen aber sollte überall möglich sein, auch beim Grosshof. Wo keine Wohnungen sind, da leben auch keine Menschen. Und wo kein Leben ist, wachsen keine Ideen gegen das absolute Primat des Verkehrs. Wir bekämpfen lieber das Symptom und bauen einen Lärmschutzrüssel, der lediglich das Problem für viel Geld 100 Meter nach vorne schiebt. Bei allem Respekt vor der architektonischen Raffinesse, städtebaulich ist das eine Katastrophe. Wie könnte man es anders machen, wird sich der besorgte Gemeindepolitiker an dieser Stelle fragen, will er nicht den Zorn der lärmgeplagten aber steuerkräftigen Sonnenbergbewohner auf sich ziehen. Ehrlich gesagt, eine schnelle Antwort ist schreibenderweise an dieser Stelle kaum zu geben. Wenn jedoch die Architekten anfangen sich mit diesem Ort auseinanderzusetzen, dann würden verblüffende Ideen und Antworten entstehen. Allerdings sollten wir, im Gegensatz zu den üblichen Siedlungsplanungen hier einen anderen Weg gehen: Luigi Snozzi hat einmal provokativ gesagt, dass sich die Bauvorschriften aus der Analyse des Ortes wie von selbst ergeben. Die Regeln des Aufbaus und die Typologie eines Ortes müssen herausgearbeitet werden, das heisst: für Innenstädte und für die Agglomeration völlig unterschiedlich. Aber in beiden Fällen muss etwas Neues darin Platz haben, städtebauliche Aktzente oder Verdichtungen zum Beispiel. Wenn ich nun den Grosshof genauer betrachte, so fällt es schwer, eine weiterführende Ordnung zu erkennen. Dies deckt sich ja auch mit der eingangs erwähnten Bedeutungslosigkeit, die das kollektive Gedächtnis diesem Gebiet zumisst. Wenn das so ist, dann ist doch der Grosshof ein ideales Versuchsfeld, um ein städtisches Gefüge entstehen zu lassen, das sich nicht primär an Nutzungs- und Bauvorschriften orientieren muss, sondern aus der ganz spezifischen territorialen Situation seine Gestalt erhält. Der geneigte Leser mag hier die nächste Deregulierung im liberalen Schnellzug der Zeit wittern. Ich kann darauf nur entgegnen, dass die Reduktion der Bauvorschriften nicht nur eine ökonomische sondern vor allem eine architektonische Notwendigkeit ist.

Wenn mich ab und zu ein Zürcher Kollege fragt, was denn das Schönste in Luzern sei, dann wird es auch nach dem KKL immer noch die Neustadt sein. Nichts ist urbaner, als dieses kleine Stück Italien, wo am selben Ort gearbeitet und gewohnt wird. Wo geschlafen und gelärmt wird. Wo man draussen nachtessen kann, und plötzlich mitten im Nachtleben landet. Wo sich Autofahrer, Fussgänger, Velofahrer und Bewohner ein vernünftiges Mass an Freiheit erobert haben und täglich den Konsens des friedlichen Nebeneinander probieren. Diese Lebensqualität, kann nur eine lebendige Stadt haben, wo es alles gibt: Wohnungen, Gewerbe, Verkehr, Läden und Bars.

Wehret den Sachzwängen

Wenn wir diese Stadt planen müssten, es würden wohl ein Plan und 10 Bauvorschriften genügen. So wie übrigens die meisten prachtvollen Städte in Europa entstanden sind. Die gestalterischen Ideen dieser Städte sind so stark, dass bis heute noch niemand Forderungen nach einem radikalem Umbau gestellt hat. Weil das Einzelhaus vor der Gesamtwirkung des Strassenraumes zurücktritt, fällt ein gutes Gebäude nicht besonders auf, ein schlechtes aber auch nicht besonders ab. Solche Ideen müssten die Architekten für den Grosshof finden. Nicht fertige Projekte, sondern nur Leitlinien, die ein möglichst hohes Mass an Freiheit für Bewohner und Investoren ermöglichen. Aber sie müssen so schlau gewählt werden, dass mit der Zeit schöne, lebenswerte Räume entstehen, eine eigentliche Tradition des Ortes. In einer traditionellen Kultur muss niemand fragen, wie man ein Haus baut. Traditionelle Architektur ist immer ökonomisch und ökologisch. Zuviele Bauvorschriften simulieren zwar die Tradition, aber sie unterminieren gleichzeitig sämtliche Überlegungen, wie man sie wiederfinden könnte.

Es ist an der Zeit nicht ständig aus dem einen Sachzwang einen nächsten abzuleiten. Eine Autobahn lässt sich mit einem Lärmschutztunnel nicht wegzaubern. Besser wäre es eine neue Sicht der Dinge zu entwickeln und die Strasse als ein erstes Element in einer räumlichen Organisation zu sehen. Erst wenn die ersten Häuser direkt an der Autobahn stehen, werden wir Autofahrer selbstverständlich akzeptieren, dass man mit maximal 40 km/Std. durch das Quartier fahren sollte. Wer's nicht glaubt, in der richtigen Bronx ist das schon lange Realität. ■

▶ **Marc Syfrig**
Architekt ETH/SIA/BSA, Luzern