Ein Haus für Eisenbahnen : neue Halle Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern : Architekt Uli Huber

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **70 (1983)**

Heft 5: **Alfred Roth : Engagement für eine architektonische Kultur : zum 80. Geburtstag = Alfred Roth : engagement pour une culture architecturale : sur son 80ème anniversaire = Alfred Roth : engagement for a architectural culture : on his 80th birthday**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-53467

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Architekt: Uli Huber, Unterabteilung Hochbau der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), mit Peter Vögtli (Projektleiter) und Rolf Brawand, 1976–1982

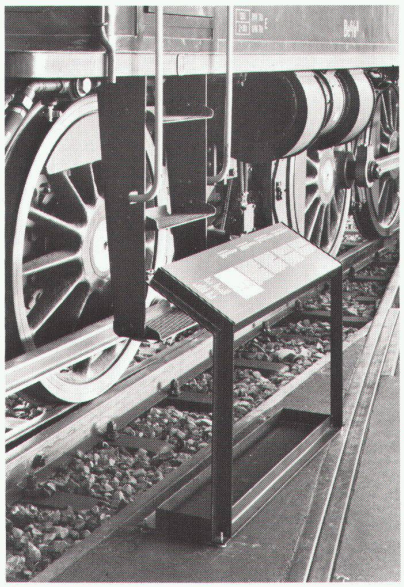
Ein Haus für Eisenbahnen

Neue Halle Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

Das Verkehrshaus – das meistbesuchte Museum der Schweiz – wurde seit seiner Eröffnung im Jahre 1959 laufend erweitert und beherbergt heute eine sehr repräsentative Schau aller Transportsparten sowie des Fernmeldewesens, der Raumfahrt u.a.m. Der in den letzten Jahren vollzogene Entwicklungssprung beim Eisenbahnrollmaterial brachte es mit sich, dass zahlreiche Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen wurden, die als wichtige kulturgeschichtliche Zeugen der Nachwelt erhalten bleiben sollten. Bei der Erweiterung der Abteilung Schienenverkehr stand somit für die SBB wie auch für den Auftraggeber (Verkehrshaus) die Präsentation austauschbarer Originalfahrzeuge und damit die Schaffung einer möglichst grossen und flexibel nutzbaren überdeckten Gleisanlage eindeutig im Vordergrund.

❶

❷



❸

❹

Die neuen Museumsteile schliessen organisch an die bestehenden Hallen an und erstrecken sich, unter grösstmöglicher Ausnützung der knappen Fläche, längs der Haldenstrasse bis an die östliche Grundstückgrenze. Die gekrümmte Baulinie und die komplizierte Gleisgeometrie verlangten eine Baustruktur, die ohne klare Stützenordnung auskommen musste.

Aus städtebaulichen Gründen und im Interesse der Übersichtlichkeit wurde, trotz den beschränkten Ausbaureserven des Verkehrshauses, auf eine Überlagerung des fast ausschliesslich auf eine ebenerdige Anlage angewiesenen Schienenverkehrs mit andern Museumsteilen verzichtet. Die eingeschossige Bauweise ermöglicht zudem eine leichte Konstruktion und eine architektonisch wie energetisch interessante Licht-

❶ Innenansicht der geschlossenen Halle

❷ Fassadenausschnitt mit Dachkonstruktion

❸ Mobiler Ständer für Exponatinformation

❹ Durchblick vom geschlossenen zum offenen Hallenteil mit Schiebetor

❺ Nordfassade an der Hauptverkehrsstrasse und Gotthardbahnlinie

❻ Südfassade

❼ Zentraler Gartenhof mit offenem Hallenteil

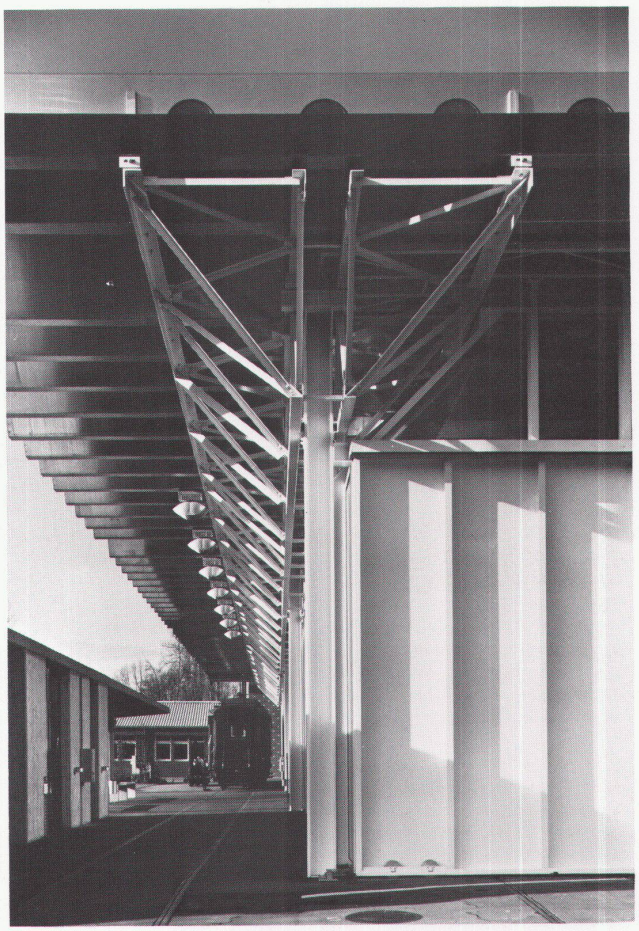
❽ Südostecke mit Schiebetor

Fotos: O. Pfeifer, Luzern

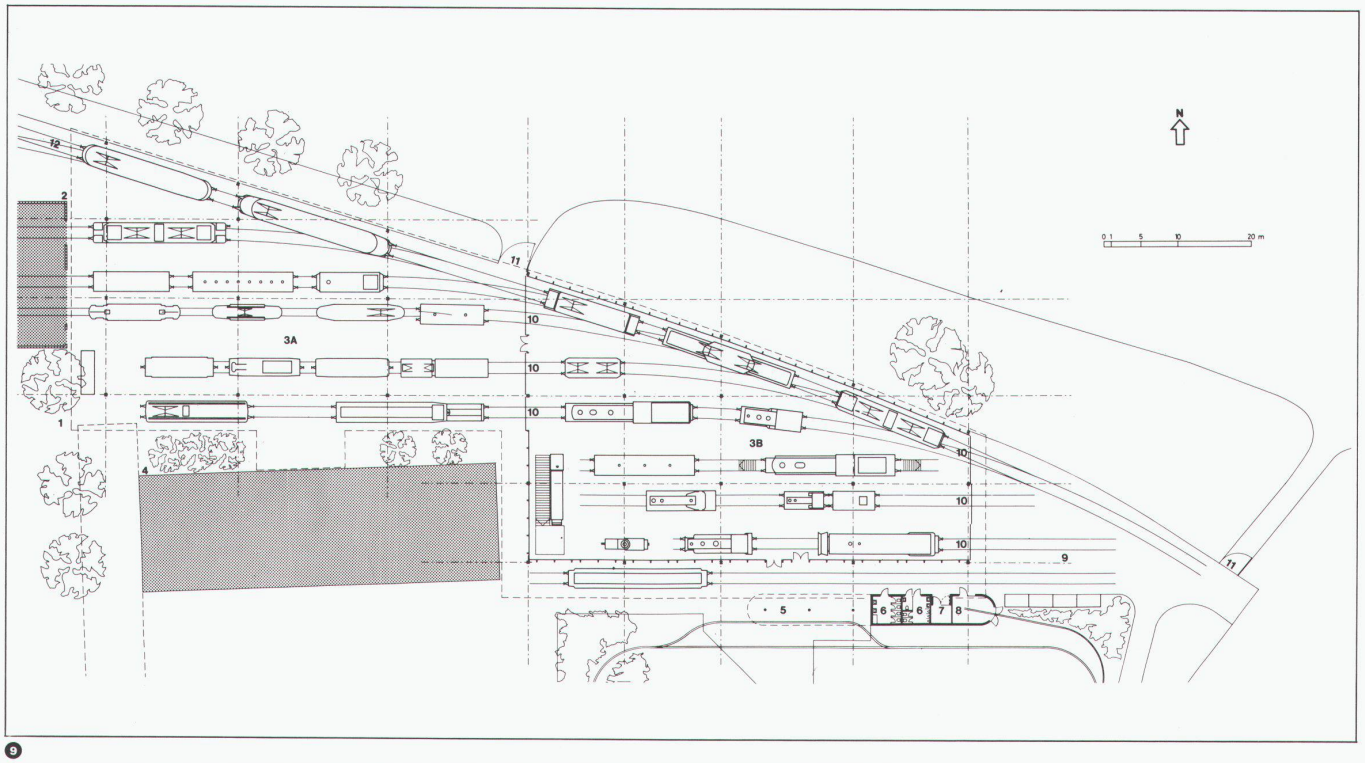
5

6

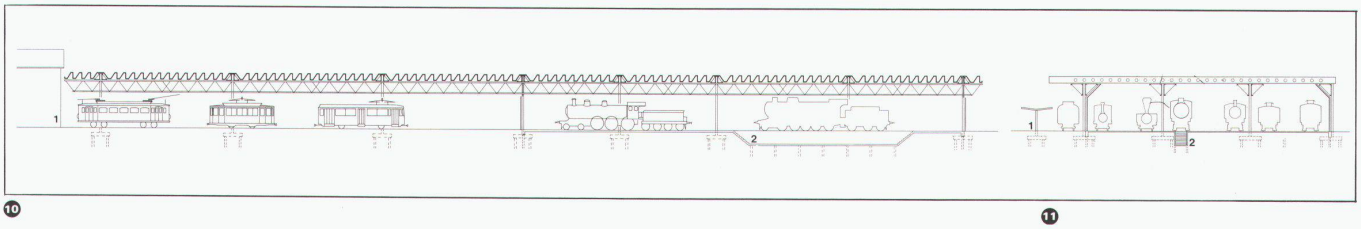
7



8



9



10

11

führung durch das Dach. Das aus Aluminium vorgefertigte Dachsystem ist denn auch das formbestimmende Element der ganzen Bebauung. Es überspannt sowohl den umgestalteten Bereich des bisherigen Freigeländes wie auch den neuen, geschlossenen Ausstellungsraum. Der so entstandene langgestreckte Baukörper ergibt eine Neuordnung der bahn- und strassenseitigen Ansicht des Verkehrshauses. Die hinter dieser Fassade sichtbaren Schienenfahrzeuge beleben das Bild des Strassenraumes und bewirken eine attraktive Werbung für das Museum.

Auch nach dem Betreten des Verkehrshauses wird man der Innovation bald gewahr: Schräg gegenüber dem Haupteingang greift eine Ecke der neuen Dachkonstruktion in die Randbebauung des aus den 50er Jahren stammenden zentralen Gartenhofes. Im Innern der geschlossenen (leicht beheizten) und der offenen, neuen Hallenteile bestimmen die gleichen, von der Technik geprägten Elemente die Raumatmosphäre: die weissen Stahlstützen, die räumlich ausgebildeten, filigranen, ebenfalls weiss gestrichenen Stahltragwerke, die gefaltete blanke Aluminiumdachhaut. Entsprechend dem Ausstellungsgut orientiert sich der Ausdruck der Architektursprache an der Technik. Im gleichen Sinn sind auch die anthrazitfarbigen Ausstellungshilfsmittel wie Vitrinen und Anschriftenträger gestaltet. Die grossflächig verglasten Fassaden schaffen die visuelle Beziehung zu den sich in die Aussenräume fortsetzenden Ausstellungsteilen. Sie geben dem Besucher die in grösseren Museen notwendige Orientierungshilfe, ermöglichen ihm auch hin und wieder einen erholsamen Blick ins Grüne und einen visuellen Bezug zur modernen Eisenbahn der nahe vorbeiführenden Gotthardlinie.

Alle nicht in direktem Zusammenhang mit der Eisenbahnausstellung stehenden Einrichtungen, wie WC-Anlagen oder Hilfsräume für die Gartenbahn, sind in einem separaten Baukörper untergebracht. Dieser Nebenbau kontrastiert durch seine geringe Höhe und die Betonbauweise mit der leichten Hallenkonstruktion und bildet, im Verein mit dieser, den räumlichen Abschluss der Gartenanlage.

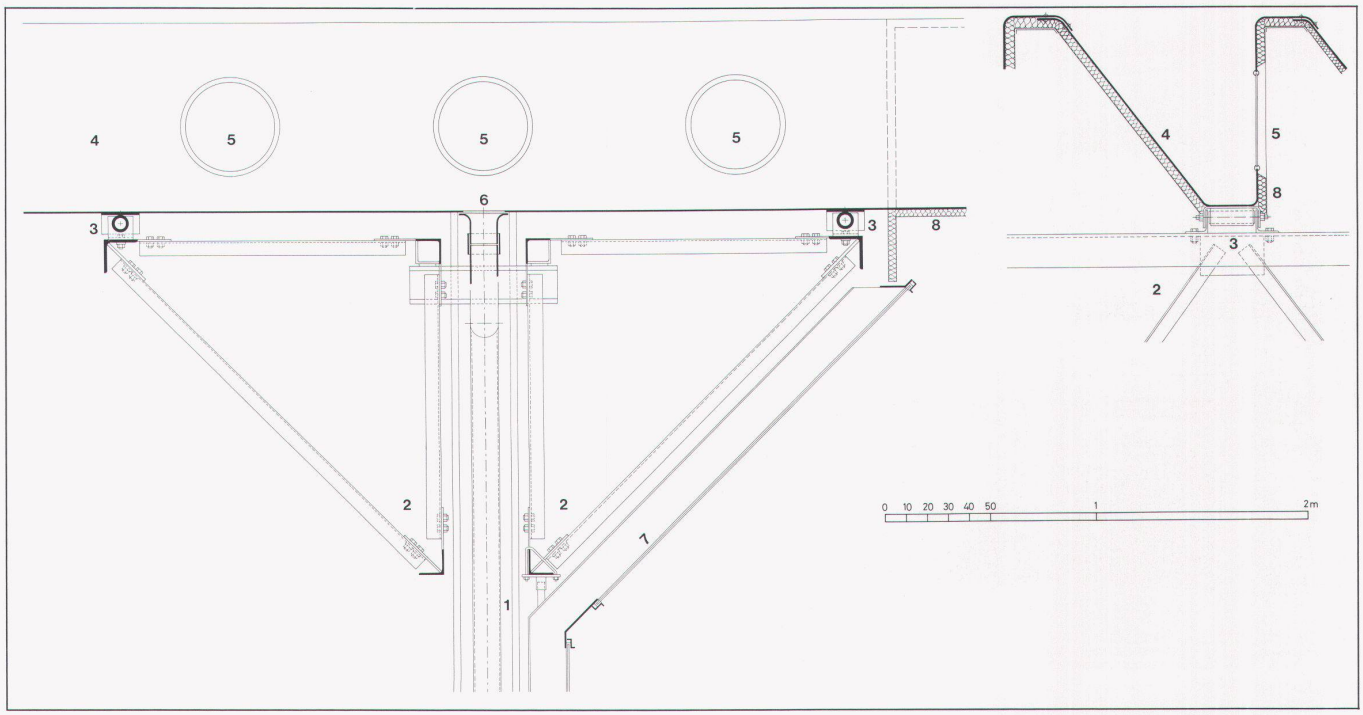
Die gesamte Abteilung Schienenverkehr umfasst heute über 1000 m Gleisanlage mit mehr als 60 Originalfahrzeugen. Zahlreiche Modell- und Simulationsanlagen sowie audiovisuelle Mittel erlauben einen anregenden Museumsbesuch.

Nachsatz zur Materialwahl: In Anbetracht des hohen Anteils von Glas, Stahl und vor allem von über

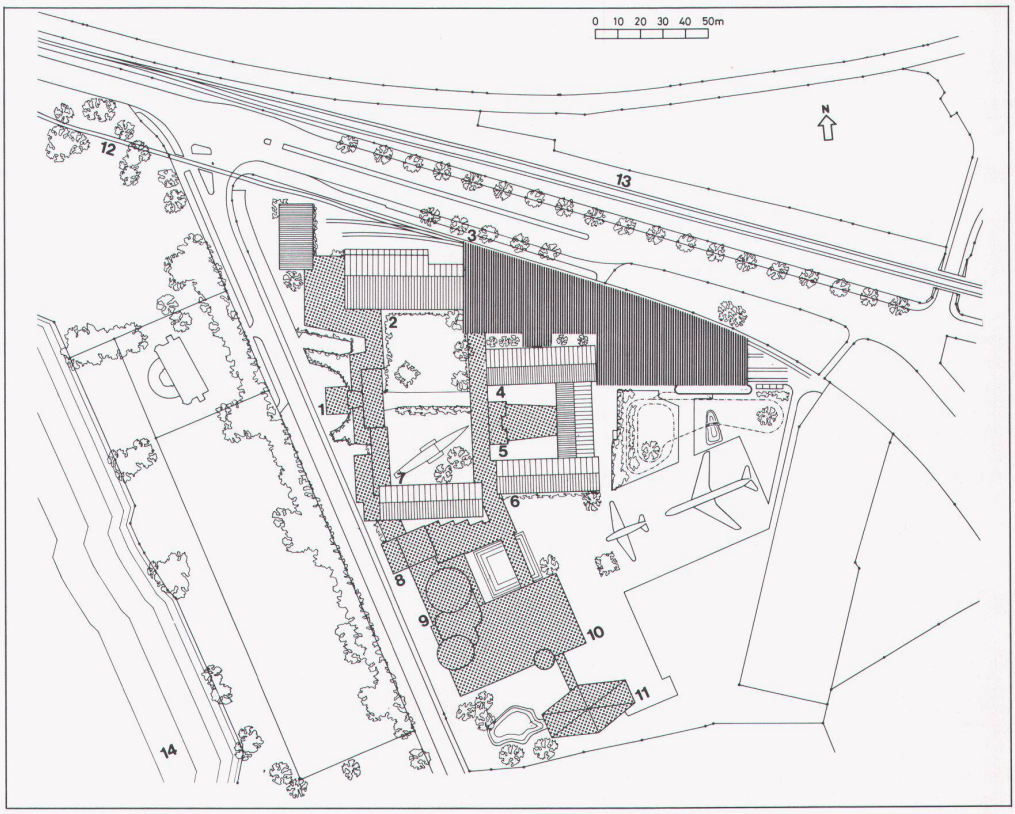
9
Grundriss
1 Zentraler Gartenhof
2 1. Halle Schienenverkehr
3A Neue Halle – offener Teil
3B Neue Halle – beheizter Teil
4 Halle Strassenverkehr
5 Haltestelle Gartenbahn
6 WC
7 Abstellraum
8 Werkstätte Gartenbahn
9 Werkhof
10 Schiebetor
11 Dienstzufahrt
12 Zufahrtsgleis

10
Längsschnitt
1 1. Halle Schienenverkehr
2 Besichtigungsgrube

11
Querschnitt
1 Haltestelle Gartenbahn
2 Besichtigungsgrube



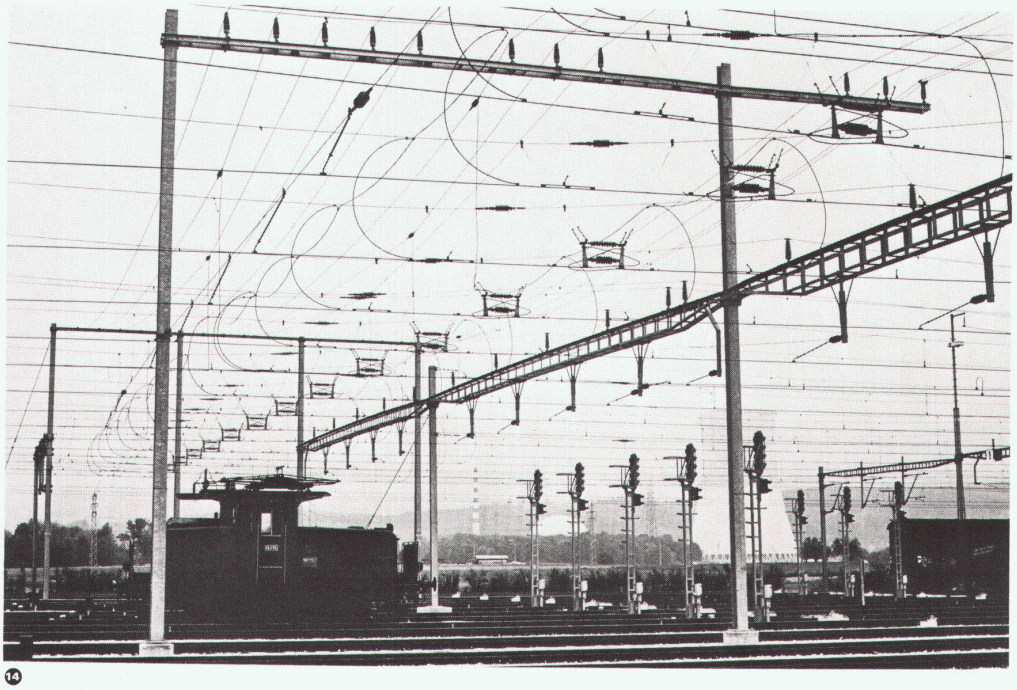
⓬



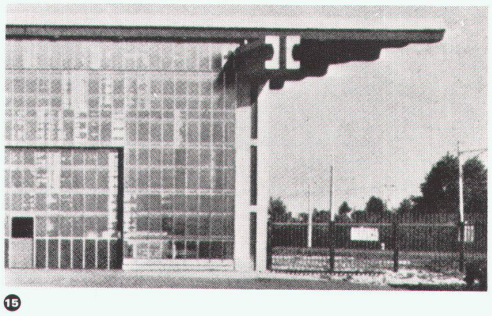
⓭

⓬
Detail Dachkonstruktion
1 Stütze HEM 280
2 Unterzug Stahlfachwerk
3 Rollenlager
4 Faltwerk Aluminium 4 mm
5 Bullauge
6 Dachwasserablauf
7 Glashaut
8 Isolation – aluminiumkaschiertes Polyurethan

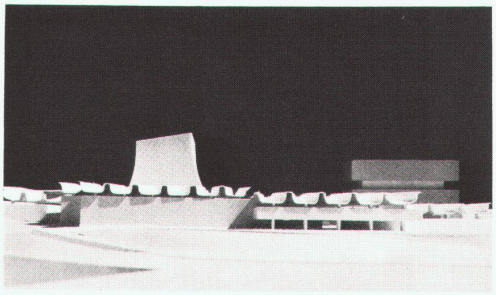
⓭
Situation
1 Eingang
2 Abteilung Schienenverkehr
3 Neue Halle Schienenverkehr
4 Halle Strassenverkehr
5 Konferenzsaal
6 Halle Post
7 Halle Fernmeldewesen
8 Bürohochhaus
9 Planetarium
10 Halle Luft- und Raumfahrt
11 Hans-Erni-Haus
12 Zufahrtsgleis
13 Eisenbahnlinie Luzern–Gotthard
14 See



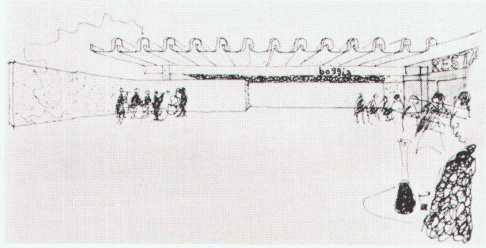
14



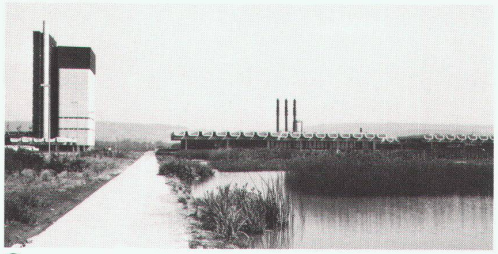
15



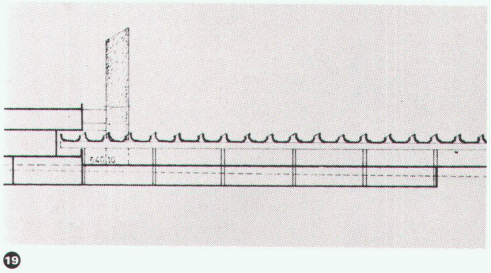
16



17



18



19

20

100 Tonnen Aluminium (Dachelemente) stellen sich «ökologische Gewissensfragen». Die Glas- und die Stahlproduktion, besonders aber die Aluminiumherstellung benötigt sehr viel Energie. Weder diese Energie noch die Rohstoffe sind jedoch restlos verloren, wenn das Lebensende des Bauwerkes erreicht ist. Das Material kann, wenn auch in anderer Form, wiederverwendet werden. Für die Herstellung einer mit irgendeiner Wasserisolation versehenen Eisenbetonkonstruktion würden insgesamt weniger wertvolle Rohstoffe und weniger Energie benötigt; diese wären aber am Ende der Nutzungsdauer nicht mehr verwendbar. Im Gegenteil: Die Beseitigung der Konstruktion würde noch zusätzliche, dannzumal teurere Energie beanspruchen. Welche Konstruktion schlussendlich mehr an den immer knapper werdenden Ressourcen zehrt, ist nicht bekannt – solche Grundlagen fehlen bzw. sind nicht erschlossen. Bei der gegenwärtigen fleissigen Normenproduktion sollten solche Fragen geklärt werden, damit dem Projektierenden Unterlagen über den Rohstoff- und Energiebedarf bei der Produktion der verschiedenen Materialien sowie Normen für den recyclingfreundlichen Einsatz dieser Stoffe zur Verfügung stünden. *Uli Huber*

14–20
Hinweise auf die Entwicklung einer Idee für eine flexible Baustruktur

14
Eisenbahntechnik

15
Angelo Mangiarotti: Industriebau, Padova 1957

16
Jørn Uzon: Wettbewerb Schauspielhaus Zürich, 1964

17
Hansjörg Baehler/Uli Huber: Gesamtschweizerischer Ideenwettbewerb: Aménagement de la place du Marché à Montreux, 1964

18
Zweifel+Strickler, mit Uli Huber: Centre de recherches agricoles, St-Aubin FR, 1965–1970

19
Uli Huber: Gesamtschweizerischer Ideenwettbewerb, Centre de police de circulation, centre d'entretien des routes, bureau des poids et mesures, Lausanne 1970, 2. Preis

20
Neue Halle Schienenverkehr im Bau, 1981

Fotos: 14 SBB, 18 Bezzola, 20 Brawand