

Luzerner Bahnhofprojekt : es soll ein innerstädtischer Treffpunkt werden

Autor(en): **Meyer, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **74 (1979)**

Heft 4-de

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174828>

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.

Es soll ein innerstädtischer Treffpunkt werden

Luzerner Bahnhofprojekt

Im Jahre 1971 fiel ein Teil des Luzerner Bahnhofes einem Brand zum Opfer. Aus dem 1975 ausgeschriebenen Ideenwettbewerb gingen 118 Projekte hervor, von denen 12 prämiert und angekauft wurden. Die Akzente im Urteil des Preisgerichts lagen weitgehend auf architektonischen und städtebaulichen Überlegungen und im Willen, den Neubau in die bestehenden Stadtstrukturen einzugliedern.

International wie national gesehen reiht sich der *Wettbewerb «Bahnhof Luzern»* als letztes Glied in eine lange Kette von Bahnhofswettbewerben, die 1840 mit der Ausschreibung für den Bahnhof der Hamburg-Berliner-Bahn ihren Anfang nahm. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg sind dem Luzerner Wettbewerb nicht weniger als sechs bedeutende Bahnhofswettbewerbe vorangegangen: 1947 Roma-Termini, 1950 Wien-Südbahnhof, 1952 Köln, 1955 Neapel, 1950/58 Bern und 1970 Zürich.

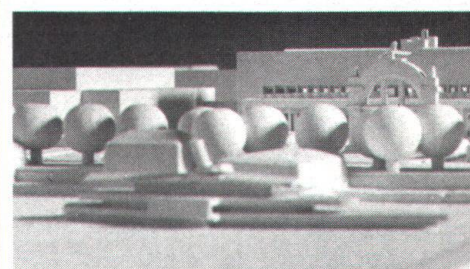
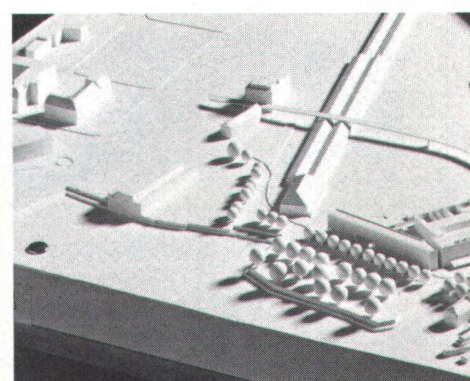
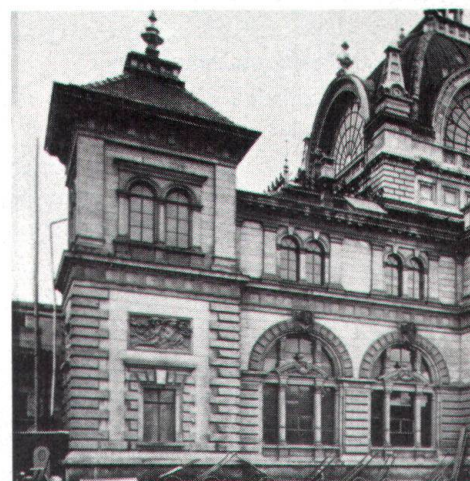
Europäisches Ereignis

Wie jeder grössere Architekturwettbewerb griff auch die aus Ideenwettbewerb und zweistufigem Projektwettbewerb bestehende Luzerner Konkurrenz in die aktuelle Problematik der Architekturformulierung. Dass darüber hinaus der Luzerner Bahnhofwettbewerb zum *europäischen Ereignis* wurde, begründet Stanislaus von Moos (Werk-Archithese, 1977, Heft 2) mit der einzigartigen Standortsituation in einer Landschaft, die für ihre Geschichte und Schönheit berühmt ist, sowie mit dem besonderen Charakter als Kopfbahnhof. Aber auch die Voraussetzung für den Neubau – 1971 fiel das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Luzern einem Brand

Oben: Die Hauptfassade des Luzerner Bahnhofes vor dem Brand (Bild Denkmalpflege des Kantons Luzern); **Mitte:** Gesamtansicht des erstprämierten Projektes der Architekten Amman/Baumann für den Neubau der Bahnhofanlage (Bild Goda); **Unten:** Frontansicht des Projektes Amman/Baumann im Modell (Bild Goda).

zum Opfer – und die Sorgfalt, mit der die Neuplanung an die Hand genommen wurde, tragen zu diesem Ereignis bei. Der 1975 ausgeschriebene *Ideenwettbewerb*, die dieser Ausschreibung vorausgegangenen Grundsatzdiskussionen (1972 erschien der Fernseh-Film «Tatort Luzern»), der 1977 unter den Verfassern der prämierten und angekauften Projekten ausgeschriebene zweistufige *Projektwettbewerb*, die zahlreichen Seminare und Zwischenabklärungen, die engen Kontakte zu den kantonalen und eidgenössischen Instanzen von Heimatschutz und Denkmalpflege, das Ausarbeiten von Alternativstudien zugunsten einer Erhaltung des alten Aufnahmegebäudes, dies alles musste Gewähr bieten, um in einem arbeits- und kostenintensiven Evaluationsverfahren zu einem Bahnhofneubauprojekt von *gesamtschweizerischer* Bedeutung zu gelangen.

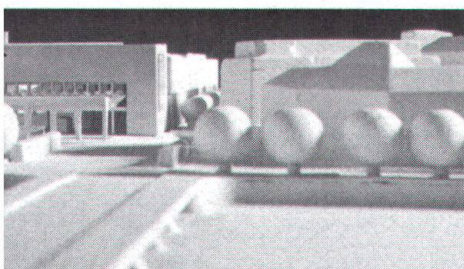
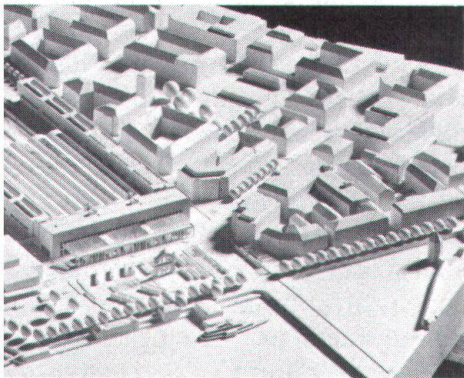
Das Luzerner Bahnhofneubauprojekt als Ganzes zu würdigen, ist im heutigen Zeitpunkt verfrüht; noch liegen die *Ausführungspläne* nicht vor und noch ist die Projektierungsphase nicht



abgeschlossen. Immerhin erlaubt der heutige Zwischenstand einige grundsätzliche Überlegungen zum Wettbewerb und zum Bau eines neuen Bahnhofes in innerstädtischer Umgebung.

Kein städtebaulicher Neubeginn

Der erste Bahnhofbau von 1859 wie auch der Neubau von 1896 haben nicht nur die angrenzenden Quartiere, sondern den ganzen linksufrigen Stadtbereich wesentlich geprägt und in seiner Stadtstruktur grundlegend verändert. So hat der zweite Luzerner Bahnhof von 1896 mit der neuen, nach Süden abgedrehten Geleiseanlage die Vorausset-



zungen für die nach einem einheitlichen Raster geplante Überbauung des *Hirschmattquartiers* und der angrenzenden Quartiere geschaffen. Gleichzeitig wurde damals auch die Stadterweiterung in Richtung *Tribtschen* und *Langensand* durch den neu entstandenen Bahneinschnitt wesentlich behindert. Bei der heutigen Neuplanung wurde zwar wiederum eine Verlegung des Bahnhofs und damit die Möglichkeit einer städtebaulichen Neuplanung für die angrenzenden Quartiere und für das *Tribtschenquartier* diskutiert; allein die Entscheidung fiel zugunsten des *heutigen* Standortes. Der Entscheidung, den heutigen Standort

beizubehalten, ist zugleich auch eine Entscheidung zugunsten der Erhaltung der bestehenden Stadtstruktur. Damit wird freilich indirekt auch die Ansicht untermauert, dass sich die Stadt nach aussen neu zu formulieren habe und nicht nach innen auf Kosten bestehender Stadtstrukturen.

1893 und 1978

Vergleicht man Zusammensetzung und Urteil des Preisgerichtes vom Bahnhofwettbewerb Luzern aus dem Jahre 1893 mit dem vom Projektwettbewerb von 1977/78, so lassen sich bemerkenswerte *zeittypische* Unterschiede feststellen. Ging es im Urteil des Preisgerichtes von 1893 weniger um architektonische und stilistische Probleme als vielmehr um *wirtschaftspolitische Momente* und um das Prestige von Bahngesellschaft und Stadt, so lagen die Akzente im Urteil des Preisgerichtes beim Projektwettbewerb von 1977/78 weitgehend auf *architektonischen und städtebaulichen Überlegungen*. Beim Wettbewerb von 1893 war weder ein Luzerner Architekt noch ein Behördemitglied von der Stadt oder vom Kanton im Preisgericht vertreten. 1977/78 nahmen Vertreter von Stadt und Kanton, von Denkmalpflege und Heimatschutz im Preisgericht Einsitz. Bei der eigentlichen Fassadenarchitektur urteilten beide Preisgerichte, jenes von 1893 und das von 1977/78 nach bestimmten Vorstellungen über den «Bahnhofcharakter». Fassadenvorschläge, die undifferenziert sowohl Flughafenhalle oder Geschäftsgebäude als auch Bahnhof sein könnten, wurden in der Regel als nicht «bahnhofgerecht» ausgeschieden. Dass sich allerdings unsere Vorstellung vom «Bahnhofcharakter» nicht mehr mit jener des 19. Jahrhunderts gleichsetzen lässt, zeigt allein

schon das *veränderte Raumprogramm*. Kommerzielle Zusatznutzungen wie Hotel, Fitnessräume, Konferenzräume, Shopville usw. machen den Bahnhof nicht mehr bloss zu einem Treffpunkt für Reisende und Ankommende, sondern zu einem innerstädtischen Kristallisationspunkt geschäftlichen Lebens.

Sorgfältige Programmberreinigung

Die vielseitigen und sehr oft gegensätzlichen *Anforderungen*, welche an einen Bahnhofneubau gestellt werden, und bahntechnische, postbetriebliche, städtebauliche, architektonische und kommerzielle Belange sowie Anliegen des privaten und öffentlichen Verkehrs beinhalten, verlangen nach einer sorgfältigen Vorbereitung und Bereinigung des Wettbewerbprogrammes. Anlässlich der Beurteilung der eingereichten Projekte hat sich gezeigt, dass Grundsatzdiskussionen und eine Annäherung der gegensätzlichen Standpunkte bereits im Zeitpunkt des Programmwurfes nur von Vorteil sind. Diese Annäherung der Standpunkte wurde in der Phase des Programmwurfes und der Programmberreinigung in zweifacher Hinsicht wahrgenommen:

Einerseits erfolgte der Programmwurf in verschiedenen Arbeitsgruppen (Architektur/Städtebau; Verkehr; PTT; SBB; kommerzielle Nutzungen), über denen eine *Koordinationsgruppe* stand, die unter anderem für den Informationsaustausch innerhalb der Arbeitsgruppen und für die Bereinigung gegensätzlicher Meinungsäusserungen besorgt war. Auf der anderen Seite wurden die Wettbewerbsteilnehmer an zwei Seminarien direkt mit dem Wettbewerbsprogrammwurf konfrontiert und zur Stellungnahme aufgefordert. Dabei ging es um den Versuch, das *Mit-*

spracherecht der Teilnehmer an der Formulierung des Programms und an der Bestimmung des Verfahrens zu verwirklichen. Dieses differenzierte Vorgehen zur Erarbeitung des Wettbewerbsprogrammes darf als reformorientiert und vorbildlich angesehen werden.

Nicht alle Probleme gelöst

Bei der gegensätzlichen Problemstellung und der naturgemäss erforderlichen *Prioritätensetzung* erstaunt es nicht, dass der Wettbewerb nicht alle anstehenden Probleme zu lösen und gleichwertig zu lösen vermochte. Die bahn- und postbetrieblichen Anforderungen, welche von den Veranstaltern an den Bahnhofneubau gestellt wurden, werden sich zweifellos optimal verwirklichen lassen, ebenso die Anliegen des öffentlichen Verkehrs, der regionalen und lokalen Bussysteme. Die optimale *Verknüpfung* dieser verschiedenen Verkehrsträger erfolgte unter Inanspruchnahme eines weiteren Teiles der heute bestehenden Grünanlage des Bahnhofvorplatzes. In städtebaulicher Hinsicht konnte der Bahnhofwettbewerb zwei Zielvorstellungen nicht erfüllen: die vollständige Freihaltung des Bahnhofplatzes als Fussgängerzone und der Verzicht auf eine Fussgängerunterführung im Bereich Bahnhofplatz-Schalterhalle. Zwar ist beim erstprämiierten Projekt eine ebenerdige Erschliessung des Bahnhofs und der Zugperrons nach wie vor möglich, allein sämtliche bahnbezogenen Kundendienste (Billettschalter, Gepäckabgabe etc.) mussten wegen der geforderten Perronverlängerung im Untergeschoss angeordnet werden.

Das erstprämiierte Projekt

Das erstprämiierte und zur *Weiterbearbeitung* empfohlene Pro-

jekt der Luzerner Architekten *H. P. Amman* und *P. Baumann* wurde, wie auch die nächstfolgenden prämierten Projekte, so vor allem auch das zweitprämiierte, in den einschlägigen Fachzeitschriften und in der Schriftenreihe *Werk-Archithese* (September/Oktober 1979) ausführlich vorgestellt, so dass hier einige Hinweise genügen.

Das Projekt der Architekten Amman und Baumann besticht durch seine *klar ablesbare Grundform*. In der Art einer Brücke oder eines Überführungsbauwerkes überspannt der Hoteltrakt die Perrons und die Geleisanlagen. Als verglaste Baukörper mit Portikus schiebt sich die Empfangshalle unter diesem brückenartigen Baukörper vor. Orientierend und ordnend erhebt sich auf dem Bahnhofplatz als ein der Bahnhoffassade vorgesetzter Bauteil das Hauptportal des alten Aufnahmegebäudes. Dieser Torbogen mit der unter Denkmalschutz stehenden Figu-

rengruppe von Kissling kontrastiert als Architekturcollage zur flächigen Hauptfassade des Aufnahmegebäudes und bestimmt auf eindruckliche Weise den Nahbereich des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes. Die angrenzenden Bauteile von PTT und SBB (entlang der Zentralstrasse) ordnen sich in die strenge Bebauungsform des angrenzenden Hirschmattquartiers ein.

Der Entscheid des Preisgerichtes und das zur Weiterbearbeitung empfohlene erstprämiierte Projekt entspringen, wie dies *Otti Gmür* trefflich formuliert hat, «der Erkenntnis, dass die optimale städtebauliche Lösung in der Integration der Bauten in die vorhandenen Strukturen liegt.» Ob und wieweit die Stadt Luzern allerdings bereit ist, die vorhandenen Strukturen, auf die der Bahnhofneubau Bezug und Rücksicht nimmt, zu erhalten, wird sich in der Frage um die Erhaltung des Hirschmattquartiers zeigen. *André Meyer*

