

Feuer fördert Stadtentwicklung : die Entwicklung um den Bahnhof und fünf Neubauten im Fokus

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft [1]: **Luzern wird gross : mehr als KKL, Verkehrshaus und Kapellbrücke**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-287054>

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.

FEUER FÖRDERT STADTENTWICKLUNG

Der Bahnhofbrand setzte eine lange Planung in Gang. Vierzig Jahre später sind die letzten Weichen endlich gestellt.

Text: Werner Huber, Foto: Ferit Kuyas

Am 5. Februar 1971 um 9.03 Uhr blieben im Luzerner Bahnhof die Uhren stehen. Das Feuer verschlang die Mauern, kurz darauf stürzte auch die Hauptkuppel ein.

Im Jahresrückblick der «Schweizer Illustrierten» schrieb Karl Lüönd: «Um den Luzernern den Abschied vom lieb gewonnenen Stadtbild zu erleichtern, liess man (bei den Aufräumarbeiten) den grossen Bogen über dem Hauptportal wie eine Kulisse stehen.» In absehbarer Zeit sollte ein Wettbewerb für einen Neubau ausgeschrieben werden, und es werde auch geprüft, «wie das alte Postulat zur Umwandlung des Sackbahnhofs in einen modernen Durchgangsbahnhof verwirklicht werden könnte». Eröffnet wurde der neue Bahnhof dann erst zwanzig Jahre nach dem Brand, auf den Durchgangsbahnhof wartet Luzern noch heute (siehe Seite 8).

«S brönn't gärrn z' Luzärn», sang Endo Anaconda mit «Stiller Has» vor Jahren. Er meinte wohl den Brand der Kapellbrücke von 1993, hätte aber auch den Bahnhofbrand besingen können oder den Brand in der Altstadt von 1833. «In Luzern waren es oft Katastrophen, die grosse Entwicklungsschübe ausgelöst haben», sagt Stadtarchitekt Jean-Pierre Deville: Der Altstadtbrand habe Luzern von einer Stadt am Fluss zu einer Stadt am See gemacht, und der Bahnhofbrand war ein Katalysator für die Neuordnung des Bahnhofgebiets und des angrenzenden Tribschenareals.

HINTER DEM BAHNHOF Ende des 19. Jahrhunderts hatten die Bahnanlagen mit Zufahrten, Perrons und Abstellgleisen ihre definitive Lage gefunden. Der Bahnhof mit der markanten Kuppel wurde Ende 1896 eingeweiht, kurz nach der Jahrhundertwende setzte man Richard Kisslings Figurengruppe «Zeitgeist» über das Portal. In den Zwanzigerjahren wurde das Bahnhofgebäude symmetrisch ausgebaut; in den neuen Flügel zog die Bahnhofpost ein. Für das Eidgenössische Schützenfest entstand 1901 neben dem Bahnhof eine Festhalle, die anschliessend als provisorisches Kriegs- und Friedensmuseum diente. Dahinter war die Stadt fertig. Einzig ein Blockrand erinnerte an den Baulinienplan, den Heinrich Meili-Wapf Ende des 19. Jahrhunderts für die Stadterweiterung am linken Seeufer gezeichnet hatte. Nicht allein der «eiserne Gürtel» der Bahn behinderte die Stadtentwicklung, sondern auch der schwierige Baugrund und die auf die Verbindung zwischen Hafen und Bahn angewiesenen

Industrieanlagen. Schliesslich wehrten sich auch die Hoteliers gegen eine Bebauung des Ufers, bis dann der Erste Weltkrieg ohnehin alle Pläne zunichtemachte.

Armin Meilis Kunst- und Kongresshaus ersetzte 1936 das Kriegs- und Friedensmuseum. Dahinter lag noch immer der Hinterhof des Bahnhofs. In seinem Stadtbauplan sah Meili hier ein erweitertes Industriegebiet mit dem Seeverlad, einem Streifen für geschlossene Bebauung und Kleinindustrie vor. Doch auch das blieb Papier; der schon 1906 provisorisch auf dem Tribschenareal angesiedelte Werkhof blieb an seinem Platz.

EIN NEUER BAHNHOF, DER INSELQUAI UND DAS KKL

In den Fünfzigerjahren führten SBB und PTT erste Gespräche über den Ausbau des Bahnhofs, und auch die ersten Tiefbahnhofpläne gehen auf diese Zeit zurück. Ein Jahr vor dem Brand lag ein Ausbauprojekt vor, denn die Bahn hatte zu wenig und zu kurze Perrons, die technischen Anlagen waren veraltet, und die Post im (nicht abgebrannten) Ostflügel des Bahnhofs platzte aus allen Nähten. Nach dem Brand nahmen Stadt und Kanton Luzern, SBB und PTT die Neuordnung des Bahnhofgebiets gemeinsam an die Hand. 1975/76 wurde der Ideenwettbewerb «Bahnhofgebiet Luzern» durchgeführt, 1978/79 folgte der zweistufige Projektwettbewerb. Mit dem Entwurf «Reuss» gewannen Hans-Peter Ammann und Peter Baumann den ersten Preis.

In der ersten Etappe realisierten die Architekten bis 1985 das Postbetriebsgebäude, den Postbahnhof, das Parkhaus und das Wohn- und Geschäftshaus Inseliquai. Es folgten die Berufsschule im Bahnhof-Osttrakt und das neue Aufnahmegebäude mit der Vorhalle von Santiago Calatrava. Am 5. Februar 1991, zwanzig Jahre nach dem Brand, wurde es eröffnet. Die Hochschule für Wirtschaft im Westtrakt an der Zentralstrasse von Martin und Monika Jauch-Stolz setzte 1996 den Schlusspunkt unter den Bahnhofneubau.

EIN BAHNHOF MIT CHARAKTER Nach dem 1974 fertiggestellten Bahnhof Bern hatten die SBB in Luzern einen weiteren grossen Bahnhof neu gebaut – und die Unterschiede könnten kaum grösser sein: In der Bundesstadt hatte man im Geist der Sechzigerjahre eine perfekt funktionierende Verkehrsanlage erstellt, bei der jeglicher Bezug zur Stadt fehlte. In Luzern hingegen öffnete sich der Bahnhof mit einer grossen Geste gegen die Stadt und den See. Als Referenz an den ab-

gebrannten Altbau platzierte man den Torbogen samt Kisslings «Zeitgeist» auf dem Bahnhofplatz, und gegen die Zentralstrasse fand hinter einer grossen Glasfront Maurice Barrauds Fresko «Nord et Sud», das einst die Kuppel des Altbaus zierte, einen neuen Platz.

Der Wohn- und Geschäftshausneubau am Inseliquai wirkte wie ein Scharnier, das die Stadt um die Ecke lenkt. Das Inseli, ein traditioneller Jahrmarkts- und Carparkplatz, wurde besser in die Stadt eingebunden, und die Passerelle durch das Froburgparking und die Unterführung unter den Perrons stellten eine Verbindung in die Neustadt her. Das «Ende der Stadt» hatte sich nun etwas nach «hinten» verschoben, und eine Fussgängerpasserelle entlang dem Seeufer verband den Inseliquai mit dem Motorboothafen und dem Seepark Alpenquai auf der «Ufshötti». Diese war aus dem Ausbruch des Sonnenbergtunnels entstanden – ein dem See abgerungenes Areal, das von der Bevölkerung rasch als Naherholungsgebiet in Beschlag genommen wurde.

Ein Paukenschlag nicht nur für das Kulturleben der Stadt, sondern auch städtebaulich, war schliesslich das Kultur- und Kongresszentrum KKL von Jean Nouvel. Es strahlt weit über Luzern hinaus und hat das Gleichgewicht der ganzen Stadt verschoben. Mit seinem weit ausladenden Dach orientiert es sich übereck auf den See und verstärkt die Scharnierfunktion, die der Inseliquai-Bau angedeutet hat. Dennoch gelang es dem KKL alleine nicht, die Stadt wirklich «um die Ecke» zu lenken, umso weniger, als das legendäre Bootshaus, eines der Schmuckstücke des Uferbereichs, nach langen politischen Auseinandersetzungen abgebrochen wurde.

DIE GEBURT DER TRIBSCHENSTADT Für das Tribschenareal hatte man in den Siebziger- und Achtzigerjahren eine Stadt auf zwei Ebenen entworfen. Geplant war ein von den Strassen unabhängiges Fusswegnetz in sechs Metern Höhe, das nahtlos an die Fussgängerverbindungen durch den Bahnhof und das Froburgareal anschliessen sollte. Der erste und einzige Neubau, der diesem Konzept gehorchte, war das Suva-Gebäude Rösslimatt von Totalunternehmer Heinrich Halt-Haller. 1992 wurde dieses von den «Luzerner Neusten Nachrichten» als «festungsartiges Gebäude» beschriebene Haus fertiggestellt. Mitte der Achtzigerjahre war das Tribschenareal Thema einer Diplomarbeit an der ETH Zürich, 1990 gewannen Daniel Kündig, Sabine Hubacher und »

» Wertstrasse: Die Überbauung Citybay ordnet die städtebauliche Struktur hinter den Gleisen und stärkt die Verbindung zwischen Bahnhof und Tribschenstadt.



» Daniel Bickel den ersten Preis im Ideenwettbewerb. Die Architektengruppe Peter Baumann, Höing/Voney, GMT Architekten, Pfister Partner, Robert Gissinger entschied Ende der Neunzigerjahre den Projektwettbewerb für sich – die Grundlage für den Bebauungsplan (siehe Seite 14). Die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Lage am See sind zwei hochkarätige Standortfaktoren des Gebiets im Südosten der Bahnhofanlagen. Sie konnten jedoch wegen vielschichtiger Eigentumsverhältnisse und unterschiedlicher Einzelinteressen nie konsequent ausgenutzt werden. Um dies zu ändern, haben Post, SBB, Kanton und Stadt ein Koordinationsabkommen für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof und Umgebung abgeschlossen, das die Ziele, das Arbeitsprogramm, die Projektorganisation sowie Kosten und Finanzierung festlegt. Dieses Abkommen bildete die Basis für das Entwicklungskonzept. Aus dem Gebiet soll ein städtebaulich attraktives, verdichtetes Quartier mit gemischter Nutzung entstehen. Die städtebauliche Struktur des ESP-Gebietes strickt das orthogonale Strassennetz der Tribschenstadt weiter und entwickelt sich schrittweise in Richtung der Gleise. Darin berücksichtigt sind bereits die Arealen, die zurzeit noch von der Bahn beansprucht werden, etwa das strategisch wichtige Gleisfeld Rösslimatt. Entlang dem Ufer, als Verbindung von Bahnhofplatz und «Ufeschöti», soll eine Seepromenade mit unterschiedlichen öffentlichen Freiräumen entstehen – ein Anliegen, das schon vor 15 Jahren vorgebracht wurde. Die von hier abzweigenden Querstrassen stellen den Bezug des Quartiers zum See her.

ESP AUF KURS Ansiedeln möchten die Projektpartner Betriebe, die wertschöpfungs- und personenintensiv sind und die von der Nähe zum Bahnhof profitieren können. Das sind Dienstleistungen, Büros, Hotels oder Schulen, nicht aber verkehrsintensive Einkaufszentren. Bereits vor fünf Jahren stellten Rüssli Architekten das Lakefront Center mit dem Hotel Radisson fertig, das am Rand des Gleisfeldes noch dessen Geometrie aufnimmt. Gleich nebenan entstehen zurzeit nach Plänen von Lussi+Halter Partner die drei Neubauten von Citybay, die an einer wichtigen Stelle eine robuste städtische Struktur bilden. Dank diesem Wettbewerbsprojekt gab man auch die Idee der zweiten Stadtebene auf – die Stadt und die Fussgänger gehören auf den Boden. Vierzig Jahre sind seit dem Bahnhofbrand vom 5. Februar 1971 vergangen. Die Wunden sind längst verheilt. Im Schatten der neuen Seefront mit Bahnhof und KKL, hinter den Gleisanlagen des Bahnhofs, ist in den letzten Jahren eine neue Stadt herangewachsen: die Tribschenstadt. Der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof und Umgebung lässt diese beiden Teile nun zusammenwachsen. 2012 ist die erste Etappe abgeschlossen, bis 2020 sollen die weiteren folgen.

1 WOHN- UND GESCHÄFTSÜBERBAUUNG CITYBAY, 2011

Die scheinbar beliebige städtebauliche Situation beim Güterareal ist eine Folge der Bedürfnisse von Bahnanlagen und Seenutzungen. Die Hafens- und Bahnatmosphäre, die Anbindung zum Bahnhof und die Nähe zum See sind Qualitäten des Gebiets. Drei neue Stadthäuser bilden mit den bestehenden Grossformen von Hotel, Hochschule und Werft ein städtebauliches Ensemble. Die Neubauten ordnen die heterogene Situation und definieren einen städtischen Platzraum. Die Überbauung fügt sich ins orthogonale Baumuster der Tribschenstadt. Die Aufteilung in drei Baufelder erzeugt auch in südwestlicher Richtung eine Durchlässigkeit zum See, was eine optimale Weiterentwicklung des übrigen Güterbahnhofsareals erlaubt. Die Zwischenräume sind verkehrsfreie städtische Bereiche. Im Bürohaus belichtet ein Innenhof die Räume durchgängig, im Attikageschoss gibt es eine Maisonnettewohnung.

Das Condominium als zweites Gebäude ist ein Blockrandtypus mit exklusiven Stadtwohnungen und kommerziellen Nutzungen im Erdgeschoss. Eine grosse Auskragung definiert den Zugang zum Innenhof, von wo aus alle Wohnungen erschlossen werden. Die Wohnzimmer sind durchgehende Räume mit Bezug zu Hof und Strasse. Das dritte Gebäude ist ein tiefes Gebäude mit loftartigen Wohnungen, die jeweils über eine Loggia erschlossen sind. Grosse Raumtiefen werden mit grosser Raumhöhe kompensiert.

> Adresse: Werftstrasse

> Bauherrschaft: Anliker AG, Emmenbrücke; Living: Immobilienfonds CS Real Estate Fund Siat; Business: Immobilienfonds CS Real Estate Fund PropertyPlus und Anlagegruppe CSA Real Estate Switzerland
> Architektur: Lussi+Halter Partner, Luzern
> Landschaftsarchitektur: koepflipartner, Luzern
> Totalunternehmer: Anliker AG, Luzern
> Auftragsart: Studienauftrag
> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 144 Mio.

2 UMNUTZUNG POST ZU UNI, 2011

Um dem ehemaligen Postbetriebsgebäude eine neue Identität mit einem starken architektonischen Ausdruck zu geben und auf die engen Platzverhältnisse zu reagieren, erhält das Gebäude eine einheitliche Fassade aus «Stadtfenstern». Das leichte Ausdrehen der Fensterelemente bewirkt von innen einen stärkeren Bezug in die Diagonale der Strassenflucht. Die zentrale, dank doppelten Läufen effiziente Treppenanlage und die einfache geschossweise Aufteilung ermöglichen eine logische Nutzungsverteilung und einen unabhängigen Betrieb. Die beiden längs und quer angeordneten Lichthöfe tragen zur besseren Orientierung bei und lassen unterschiedlich tiefe Raumschichten entstehen. Diese Eingriffe in der Grundrissstruktur und im Schnitt schaffen verschiedene, geschossübergreifende Beziehungen, erlauben spannende Durchblicke und generieren trotz der grossen Gebäudetiefe einen hohen Anteil an natürlich belichteten Flächen. Die transparente Gestaltung von Treppenanlage und Bibliothek im Zwischengeschoss macht diese zum Herzen des Gebäudes.

> Adresse: Frohburgstrasse 3

> Bauherrschaft: Kanton Luzern
> Architektur: Enzmann+ Fischer, Zürich
> Kunst- und -Bau: Claudia und Julia Müller, Basel; Beat Streuli/Adib Fricke, Berlin
> Auftragsart: Projektwettbewerb
> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 100 Mio.

3 LAKEFRONT CENTER, HOTEL-, BÜRO- UND WOHNKOMPLEX, 2006

Das Hotel-, Büro- und Wohngebäude liegt an der Stelle ehemaliger Güterschuppen im Süden des Bahnhofareals. Das komplexe Raumprogramm mit dem Viersternehotel Radisson Blu, 5700 m² Bürofläche,

Ladenflächen und 23 luxuriösen Wohnungen im 6. Ober- und im Attikageschoss wird innerhalb zweier Gebäudewinkel in einer städtischen Grossform untergebracht. Die unterschiedlichen Raumhöhen ergeben ein differenziertes Schnittbild mit einem um ein Geschoss reduzierten Bürotrakt. Die öffentlichen Hotelbereiche mit Lobby, Gastronomie und Konferenz sind im Kopfbereich gegen den See ausgerichtet. Die Hotelzimmer reihen sich entlang einem Mittelkorridor in unterschiedlichen Breiten und Tiefen aneinander, um je nach Lage eine Vielzahl von Zimmertypen zu ermöglichen. Die Wohnungen werden innerhalb des statischen Systems in einer Vielzahl von Geschoss- und Maisonnettentypen entwickelt und profitieren von der Aussicht über die Stadt und in die Berge. Eine zweischalige Glasfassade kleidet den Baukörper ein; die äussere Schicht ist bedruckt, im Zwischenraum ist der Sonnenschutz untergebracht.

> Adresse: Inseliquai

> Bauherrschaft: Immobilienfonds CS Real Estate Fund PropertyPlus

> Architektur: Rüssli Architekten, Luzern

> Ingenieur: Desserich+Partner, Luzern

> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 98,5 Mio.

4 KULTUR- UND KONGRESSZENTRUM KKL, 2000

Der Baukomplex steht im Winkel zwischen Bahnhof und dem (ehemaligen) Postbetriebsgebäude. Das weit auskragende Dach ist das Wahrzeichen des KKL, es bildet einen gedeckten Stadtplatz und erweitert das Foyer nach aussen. Die spektakuläre Architektur, der hervorragende Konzertsaal und das ambitionierte Programm machten aus dem KKL auf Anhieb das Wahrzeichen der Stadt Luzern.

> Adresse: Europaplatz 1

> Bauherrschaft: KKL Luzern Trägerstiftung

> Architektur: Jean Nouvel, Paris

> Auftragsart: Projektwettbewerb

> Anlagekosten: CHF 226,5 Mio.

5 HOCHSCHULE BAHNHOF WEST, 1996

Der 120 Meter lange Neubau für die Hochschule für Wirtschaft bildet den westlichen Abschluss des Gleisfeldes. Eine innere Erschliessungshalle lässt Tageslicht über 5 Geschosse hinweg. Glasbrücken erschliessen die Schulräume, am Gebäudekopf ist ein Hörsaal mit 200 Plätzen angeordnet.

> Adresse: Zentralstrasse 7-9

> Bauherrschaft: Luzerner Pensionskasse 40, SBB, Kanton Luzern

> Architektur: MMJS Jauch-Stolz Architekten, Luzern

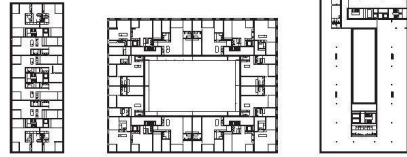
> Kunst- und -Bau: Enrique Fontanilles, Basel; Gabor Fekete, Luzern

> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 48 Mio.

Der alte Bahnhof um 1915. Foto: Archiv SBB



>1_ Wohn- und Geschäftsüberbauung Citybay.



^1_ Wohn- und Geschäftsüberbauung Citybay, Regelgeschoss.



<2_ Universität im ehemaligen Postgebäude.
Foto: Werner Huber

<1985 wurde das Postgebäude an der Frohburgstrasse fertiggestellt. Foto: Werner Huber

√3_ Lakefront Center. Foto: Werner Huber



<4_ Kultur- und Kongresszentrum KKL.
Foto: Werner Huber



<5_ Hochschule Bahnhof West.

√ Bahnhof SBB. Foto: Werner Huber



<5. Februar 1971: Der Bahnhof brennt, die Kuppel stürzt bald ein! Foto: Ecker Luzern

