

Ein Raum zwischen Stadt und Bahnhof : Bahnhof Luzern, das Ausführungsprojekt für das Kopfgebäude : Architekten : Hans-Peter Ammann und Peter Baumann : Entwurf des Vordaches : Santiago Calatrava

Autor(en): **E.H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

Heft 12: **Ein anderer Wohnungsbau : Tschechoslowakei = Une autre
manière d'habiter : la Tchecoslovaquie = Another kind of
residential building : Czechoslovakia**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57109>

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 Raum zwischen Stadt und Bahnhof

Bahnhof Luzern, das Ausführungsprojekt für das Kopfgebäude

Architekten:

Hans-Peter Ammann und Peter Baumann

Entwurf des Vordaches:

Santiago Calatrava

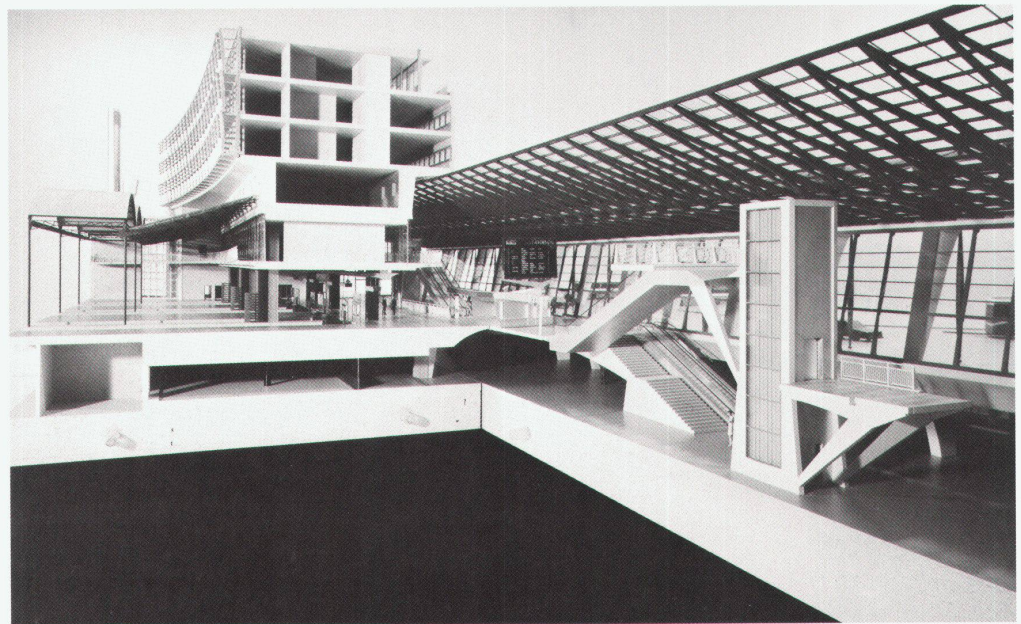
Neben den bereits realisierten Teilen des Bahnhofskomplexes (PTT-Gebäude, vgl. Werk, Bauen+Wohnen Nr. 12/1983, Wohnzeile, Kunstgewerbeschule, im Bau) ist das Aufnahmegebäude laut den Architekten das «Herzstück des Bahnhofes». Das Ausführungsprojekt vermittelt einen ersten Eindruck (das Untergeschoss ist bereits fertiggestellt, die Bauarbeiten für die oberen Geschosse haben begonnen).

Es ist heute üblich, dass sich Strategien des Konsums der Planung neuer Bahnhöfe annehmen: Die Pendler und Reisenden sollen an den Warentisch geführt werden. Bahnhöfen als Einkaufszentren fehlt der Bahnhof, ein Ort für das Ankommen und Weggehen, ein Ort auch, der die Eigenart einer Stadt exemplarisch vorführt.

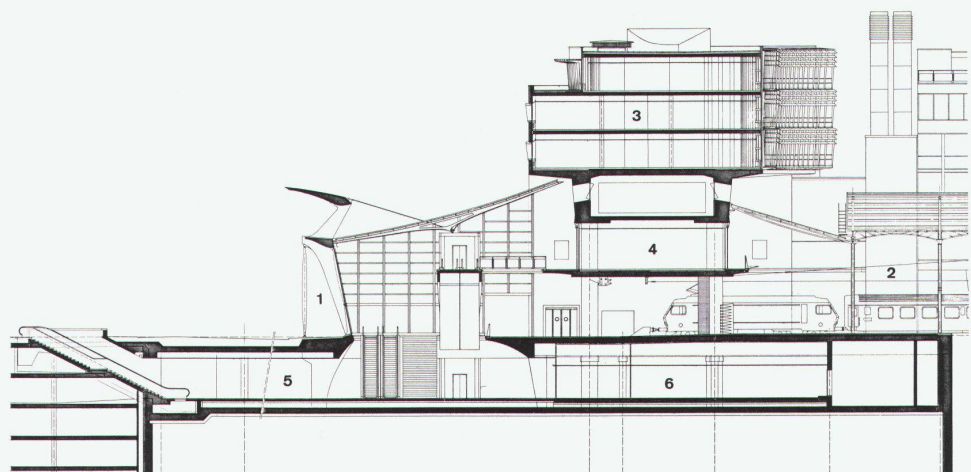
Die gläsernen Glaskathedralen des 19. Jahrhunderts, genauer, ihre städtebauliche Bedeutung, ist die historische Referenz der Bahnhofhalle in Luzern und zugleich ein Versuch der Architekten, dem kommerziellen Programm eine Programmatik für die Stadt entgegenzusetzen. Der Bahnhof soll als solcher erkennbar sein und als «städtebauliche Brücke» die Innenstadt mit dem Tripschenquartier verbinden.

Die Dominanz, die das Kopfgebäude zusammen mit dem Platz und dem PTT-Gebäude einnimmt, entspricht dem Massstab vorhandener Stadtteile (der Abfolge von Hotelbauten am Quai des rechten Seefers oder dem städtebaulichen Muster des Hirschmattquartiers).

Die Bahnhofsvorhalle ist der öffentliche Brennpunkt der gesamten Überbauung. Der Entwurf sieht einen Grossraum vor, in dem die verschiedenen Funktionen eines Kopfbahnhofes lesbar sind, in dem man sich innen und von aussen orientieren kann. Die verschiedenen Ebenen und ihre Verbindungen sind als einzelne



1



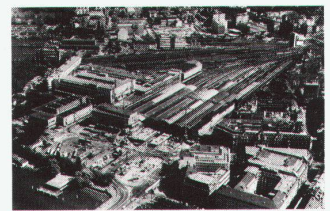
2

Bauteile für ein räumliches Ganzes entworfen. Die architektonischen Mittel, die dafür verwendet werden, bestehen in einer mehrschichtigen Transparenz. Die Vorhalle ist ein gläserner Zwischenraum, angedockt an das Kopfgebäude, der zwischen Innen- und Aussenraum, zwischen dem Aufenthalt in – und dem Verlassen der Stadt vermittelt. Die räumliche Öffnung nach vorn und nach oben schafft eine direkte Beziehung zu Luzern als einem Ort am See, umgeben von Bergen. Die kontinuierliche Abfolge von Innen- und Aussenraum inszeniert die Identität einer Stadt als Erfahrung des Reisens und Flanierens; die vielfach – wie zum Beispiel in Zürich – zerstört wurde.

Den städtebaulichen Intentionen entspricht das architektoni-

sche Konzept des Kopfgebäudes. In den monolithischen Hochbau (mit einer Natursteinverkleidung) ist die gläserne Vorhalle eingeschoben, eine Skelettkonstruktion: das Leichte (eines Durchgangsraumes) kontrastiert das Schwere (eines geschlossenen Baukörpers). Die Konstruktion der Vorhalle ist in all ihren Teilen erkennbar, die Stützen, Dachträger und die Treppen sind innerhalb der Ordnung des Grossraumes verselbständigt.

E.H.

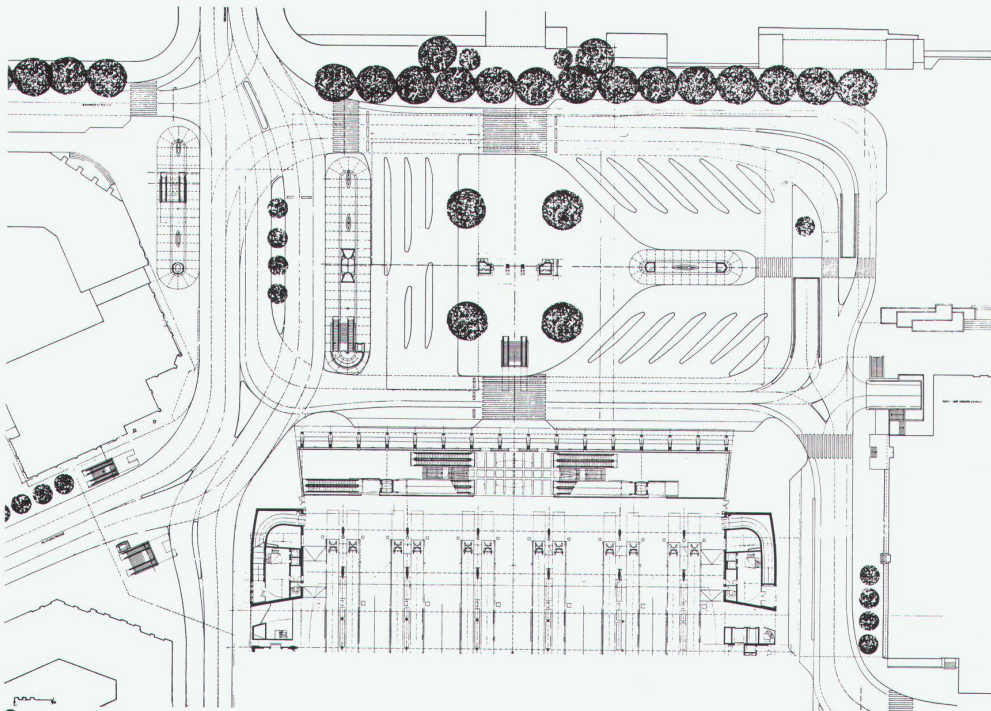
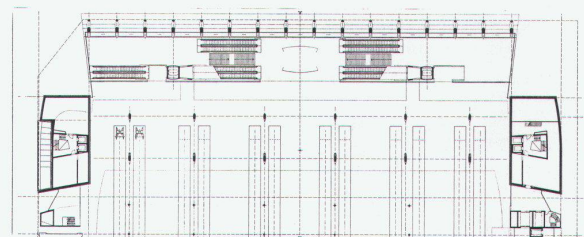
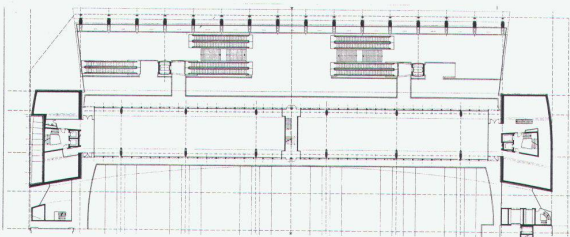
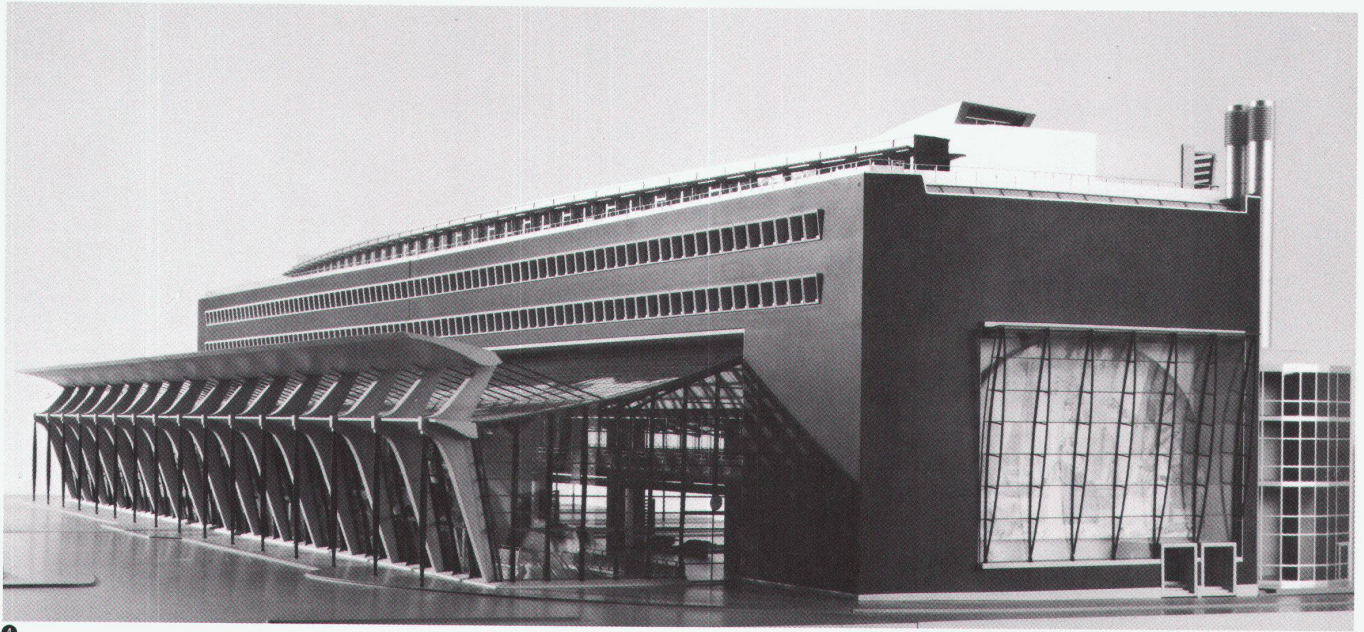


3

1 Schnittmodell mit den Bahntrassen (links) und der Vorhalle (rechts)

2 Schnitt Nord-Süd: 1 Bahnhofsvorhalle, 2 Perronhalle, 3 Obergeschoss für Fremdnutzung, 4 Restauration, 5 Fussgängerunterführung und Läden, 6 Kundendienst SBB

3 Flugbild von 1988 (Foto: Comet)



4 Kopfgebäude mit Vorhalle

5 1. Obergeschoss

6 Zwischengeschoss

7 Erdgeschoss

Modellfotos: Heinrich Helfenstein,
Zürich