

Die Entknotung der Stadt

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **105 (2018)**

Heft 5: **Tessin : Infrastruktur, Territorium, Architektur**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823502>

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.

Umbau Bahnhof Lugano von Lorenzo Felder, Gruppo Stazlu

Am Bahnhof von Lugano konzentrieren sich die zentralen Knoten für den Bahn-Fernverkehr vom und ins Tessin und für den öffentlichen wie den motorisierten Privatverkehr der Stadt. Die Aufschüttung, auf der er im 19. Jahrhundert errichtet wurde, trennt heute die Altstadt vom Quartier Besso. Und um das Bahnhofsareal herum stehen einige grosse städtebauliche Projekte an. In diesem dichten und komplexen Umfeld hat Lorenzo Felder die zweite Ausbaustappe des Bahnhofs realisiert, die aus dem Entwurf von Aurelio Galfetti und Antonio Antorini aus dem Jahr 1989 hervorgegangen ist und in den folgenden Jahren von der Architektengruppe Stazlu weiterentwickelt wurde. Das Projekt enthält vier Hauptelemente: ein überdachtes Atrium für den Bahnhof und die Seilbahn-Bergstation, eine neue Standseilbahn vom Bahnhof zum Stadtzentrum, eine Fussgängerverbindung zwischen Besso und Altstadt sowie die Umgestaltung des Vorplatzes zu einem Belvedere.

Die Interventionen klären die Beziehungen zwischen den Quartieren und Bausteinen der Stadt, vom menschlichen bis zum Massstab der Landschaft. Das Projekt macht aus dem zentralen Bahnhofsbereich ein belebtes Zentrum, ein attraktives Entrée zur Stadt und einen leistungsfähigen Transit-Ort. Derzeit arbeitet Felder an der zweiten Bahnhofunterführung, die 2021–25 realisiert werden soll. An ihrem westlichen Ende soll später der zentrale Busbahnhof entstehen. Im August wird mit den Arbeiten an der neuen Auto-Unterführung nördlich des Bahnhofs begonnen. Die Zukunft für das Metro-Tram, das die Täler des Vedeggio und des Cassarate an den Bahnhof bindet, wie auch für den SUPSI-Campus Lugano-Stazione von Giraudi Radczuweit ist noch offen. — *bm*

Bauherrschaft

Kanton Tessin, SBB, Stadt Lugano, Trasporti Pubblici Luganesi

Architektur

Lorenzo Felder (Projektleiter) vom Gruppo Stazlu (Reto a Marca, Luca Antorini, Lorenzo Felder, Stefano Tibiletti), Giulio Pellegrini, Veronica Gorla, Giulia Radice.

Fachplaner

Tragwerk: Consorzio 1886; G. Dazio & Associati, Cadenazzo/Lugano, und Bernardoni, Lugano; Spataro Petoud Partner, Bellinzona/Lugano

Bauphysik: PhysARCH, Lugano

HLKS: Moggio Engineering, Bioggio

Elektroingenieur:

Elettroconsulenze Solcà, Mendrisio

Planung und Realisation

Bauleitung: Lorenzo Felder, Silvio Taddei vom Gruppo Stazlu; Bernardoni; Spataro Petoud Partner

Bausumme total (inkl. MWSt.)

CHF 22.5 Mio.

Wärmeerzeugung

Wärmepumpe

Chronologie

Planungsbeginn: 2009

Bezug: 2016–17



Vom neuen Atrium führt die zentrale Treppe hoch zur Terrasse mit freier Sicht über die Stadt und (rechts) ein präzise durchgestalteter Weg über eine Unterführung hinab ins Zentrum. Bild: Marcelo Villada Ortiz

