

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103 (1985)
Heft: 24: Der Neubau des Hauptbahnhofs Luzern

Artikel: Das Bauvorhaben aus der Sicht der Architekten
Autor: Baumann, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75815>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Bauvorhaben aus der Sicht der Architekten

Von Peter Baumann, Luzern

Einleitung

Die städtebauliche Entwicklung einer Stadt ist seit jeher eng verbunden mit deren verkehrsmässigen Erschliessung. Für Luzern trifft diese Tatsache in doppeltem Sinne zu. Die durchgehende Eisenbahnlinie ab Basel brachte Luzern die Verbindung zu den Industrie- und Kulturzentren Nordwesteuropas.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 entwickelte sich Luzern dank seiner unvergleichlichen Lage endgültig zur weltberühmten Fremdenstadt. Das Gleichgewicht von Landwirtschaft, Gewerbe (Industrie) und Fremdenverkehr geriet ins Wanken. Die Weichen für die Zukunft waren gestellt:

- Der Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs galt die erste Priorität. Grosszügige Quaianlagen und repräsentative Hotelbauten wie «Schweizerhof», «National», «Palace» usw. wurden am rechten, südexponierten Seeufer erstellt.
- Linksufrig hingegen bildete die Linienführung der Eisenbahn einen «eisernen Gürtel» um das damalige Stadtgebiet. Zusammen mit den topografischen Einschränkungen wie See, Hanglagen und auch Sümpfen wurde eine linksseitige städtebauliche Entwicklung gehemmt; zudem war man der Meinung, Hotellerie und Industrie würden sich gegenseitig schlecht vertragen (Bild 1).

Unterschiedlichste Versuche und Ideen, Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 40er Jahre, die sogenannte städtebauliche Wunde des Schienenstranges zu heilen und das Gebiet «hinter den Gleisen» zu entwickeln, mit grossen planerischen Ideen zu überwinden und städtebauliche Konzepte für die Zukunft zu entwerfen, konnten nicht in die Tat umgesetzt werden.

Erst der Bahnhofbrand und die gemeinsame Initiative und Anstrengungen von SBB, PTT, Stadt und Kanton brachten, einerseits animiert und gefördert vom letzten Höhepunkt einer Entwicklungs- und Wachstumseuphorie, andererseits aber auch getragen von der der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs, die reale Möglichkeit einer eindeutigen, umfassenden städtebaulichen und betrieblichen Formulierung der Aufgabe.

Ein mehrjähriger, allseitig konstruktiver Lern- und Reifeprozess beeinflusste in der Folge Programmgestaltung und Randbedingungen, so dass über die Etappen eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes (1975) und eines zweistu-

Bild 1. Städtebauliche Entwicklung der Stadt Luzern



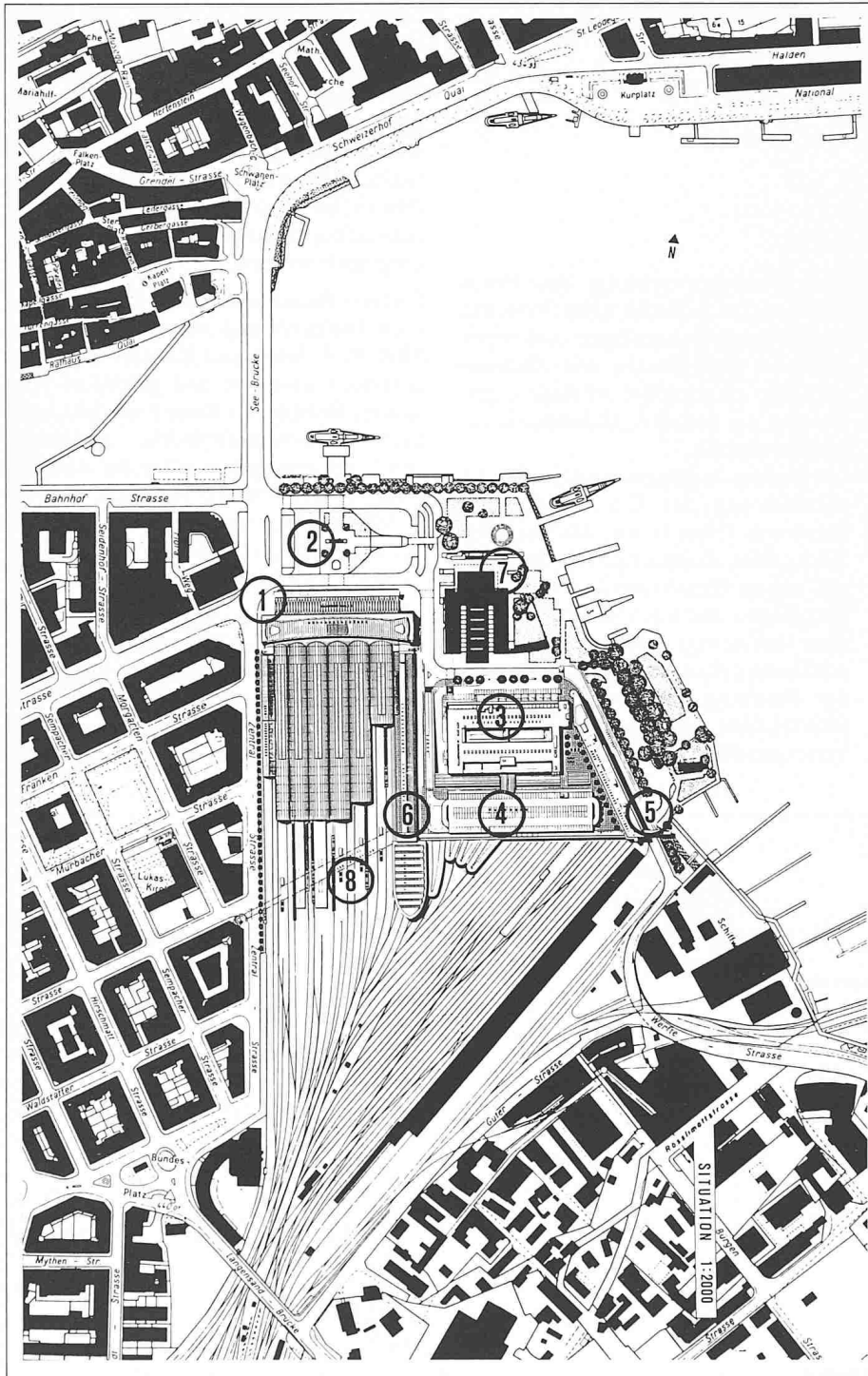


Bild 2. Übersichtsplan: 1 Aufnahmegebäude, 2 Bahnhofplatz, 3 Postbetriebsgebäude, 4 Parkhaus, 5 Bau Inseliquai mit Energiezentrale, 6 Gebäude für mögliche Fremdnutzung, 7 Kunst- und Kongresshaus, 8 Post- und Personenunterführung

figen Architektur-Projektwettbewerb (1978/79), mehr als 10 Jahre nach dem Bahnhofbrand, nicht nur Konzepte vorliegen, sondern fertig erstellte und im Bau begriffene Anlagen Auskunft geben über die Vorstellung, wie wir uns die Entwicklung und Erneuerung dieses erstrangigen Stadtraumes von Luzern vorstellen.

Grundsätze und Ziele

Eine Analyse der Stadt und die Grundsatzdiskussion über das Thema: «Die Bahn in der Stadt» liess uns folgende Punkte festhalten:

- Die Zielkonflikte zwischen städtebaulichen Vorstellungen und betrieblichen Notwendigkeiten von SBB, PTT und Stadt (Randbedingungen des öffentlichen Verkehrs, bahnbetriebliche Abläufe und Forderungen, wie Gleisverlängerungen usw.) sind annehmbar und lösbar.
- Grundsätzliches «Ja» zu den Zäsuren in der Stadtentwicklung für ein überregionales Element, d.h. die Bahn in ihrer Funktion und die Gleisanlagen als Eingriff sind Bestandteil der Stadtstruktur (keine To-

talzudeckung mit einer künstlichen Landschaft).

- Klare Definition und Weiterführung des Stadtraumes.
- Die «Ablesbarkeit» der Gebäude muss gewährleistet werden, Anlagen über den Gleisen bedingen eine klare Gestaltung in Struktur und Form.

Die Bauten und Projekte

Als markantes raumbildendes Element prägt das Bahnhofgebäude zusammen mit den bestehenden, unterschiedlich wertvollen Bauten (Hauptpost, Schweizerischer Bankverein, Hotel Monopol, Kunst- und Kongresshaus) das Erscheinungsbild des Bahnhofplatzes und wirkt an der baulichen Einfassung der Luzerner Seebucht mit. Die projektierte Gewerbeschule, das Dienstgebäude West und dessen allfällige Verlängerung fassen die Perronanlagen seitlich ein. Sie unterstreichen durch ihren Bezug zum Frontgebäude die Eigenständigkeit des Bahnhofbereichs und betonen gegenüber den angrenzenden Quartieren den Übergang in eine neue städtebauliche Struktur.

Der *Bahnhofplatz* bildet mit seinem vertieft angelegten Fussgängerplatz den zentralen Umsteigeplatz von und zu den einzelnen Verkehrsträgern. Das Vorgelände des Kunst- und Kongresshauses wird zu einer Fussgängerzone mit Grünanlagen umgestaltet.

Das *Postbetriebsgebäude* mit dem dahinterliegendem Parkhaus und dem Postbahnhof fügt sich, trotz grossem Volumen, in das Gesamtkonzept ein. Durch die Übernahme der entscheidenden Parameter wie Geometrie, Gebäudehöhen und architektonische Sprache ist die grundsätzliche Integration gesichert. Gleisseitig prägen die von der Bahntechnologie bedingten Formen und Materialien den Bau, seeseitig bestimmen die städtebaulichen Ansprüche eines klar gestalteten, ruhig und geschlossen wirkenden, in der Nahtsicht plastisch gestalteten Baukörpers das äussere Erscheinungsbild.

Mit seiner Situierung parallel zum Seeufer ergänzt der sechsstöckige und 145 m lange *Bau am Inseliquai* die Gebäudekulisse des Seebeckens und bildet gleichzeitig den östlichen Abschluss der Gesamtüberbauung. Das horizontal gegliederte Geschäfts- und Wohnhaus, das in zwei Untergeschossen die *Energiezentrale* für die ganze Überbauung Bahnhofgebiet Luzern beherbergt, nimmt in seiner architektonischen Gestaltung Bezug zur besonderen Lage am See mit den Hafenanlagen und den Schiffen.

Adresse des Verfassers: P. Baumann, dipl. Arch. ETH, in Fa. H.-P. Ammann und P. Baumann, Kapellgasse 1, 6004 Luzern.