

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 1-2

Artikel: Bahnhof Luzern : Transparenzapparat, Lichtmaschine
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119373>

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: 03.02.2025

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

BRENNPUNKT

Transparenzapparat, L

Der neue Bahnhof von Luzern wird Anfang Februar offiziell eingeweiht. Es ist somit Zeit, ihn genauer anzusehen.

Vor ziemlich genau 20 Jahren wurde der neue Luzerner Bahnhof geboren, am 5. Februar 1971, 09.03 Uhr. Der alte Bahnhof von 1896 brannte lichterloh und die Bahnhofuhr blieb stehen. SBB, Stadt und Kanton Luzern sowie die PTT nahmen den Brand zum Anlass, das durchzuführen, was vorher schon geplant war: die Neugestaltung des ganzen Bahnhofareals. Nach drei Wettbewerben (1975/78/79) standen Hans Peter Ammann und Peter Baumann als Bahnhofarchitekten fest.

Das Aufnahmegebäude, das nun eingeweiht wird, ist nur ein Teil. Postbetriebsgebäude, Parkhaus, der Bau Inselquai mit Energiezentrale, Büros und Wohnungen, Gewerbeschule, die Verlängerung der Perronüberdachung, die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und eine neue Fussgängerunterführung gehören auch dazu. Es fehlt noch der umstrittene Westflügel, die Architekten und die Bauherrschaft streiten noch um

die Dimensionen (HP 8/9, 89). Kurz: ein Stück radikaler Stadtumbau.

Sicher aber ist das Aufnahmegebäude der Kern der ganzen Anlage. Hier wird das Thema Ankommen architektonisch durchgespielt. Ankommen, nicht abfahren, denn es gibt eine bevorzugte Richtung: Wir blicken zum See. Die Strecke, die wir zwischen Bahnsteig und Seebrücke zurücklegen, das ist der Königsweg dieses Projekts. Doch wir schreiten auf einem gedrängten Pfad. Durch die Verlängerung der Geleise um 30 Meter bei gleichzeitigem Festhalten an der Gebäudeflucht gegen den Bahnhofplatz ist nur in der Breite Platz geblieben, in der Tiefe ist's allerorten eng. Wir durchschreiten fünf Raumschichten, denen trotz allem der Atem der Weite fehlt.

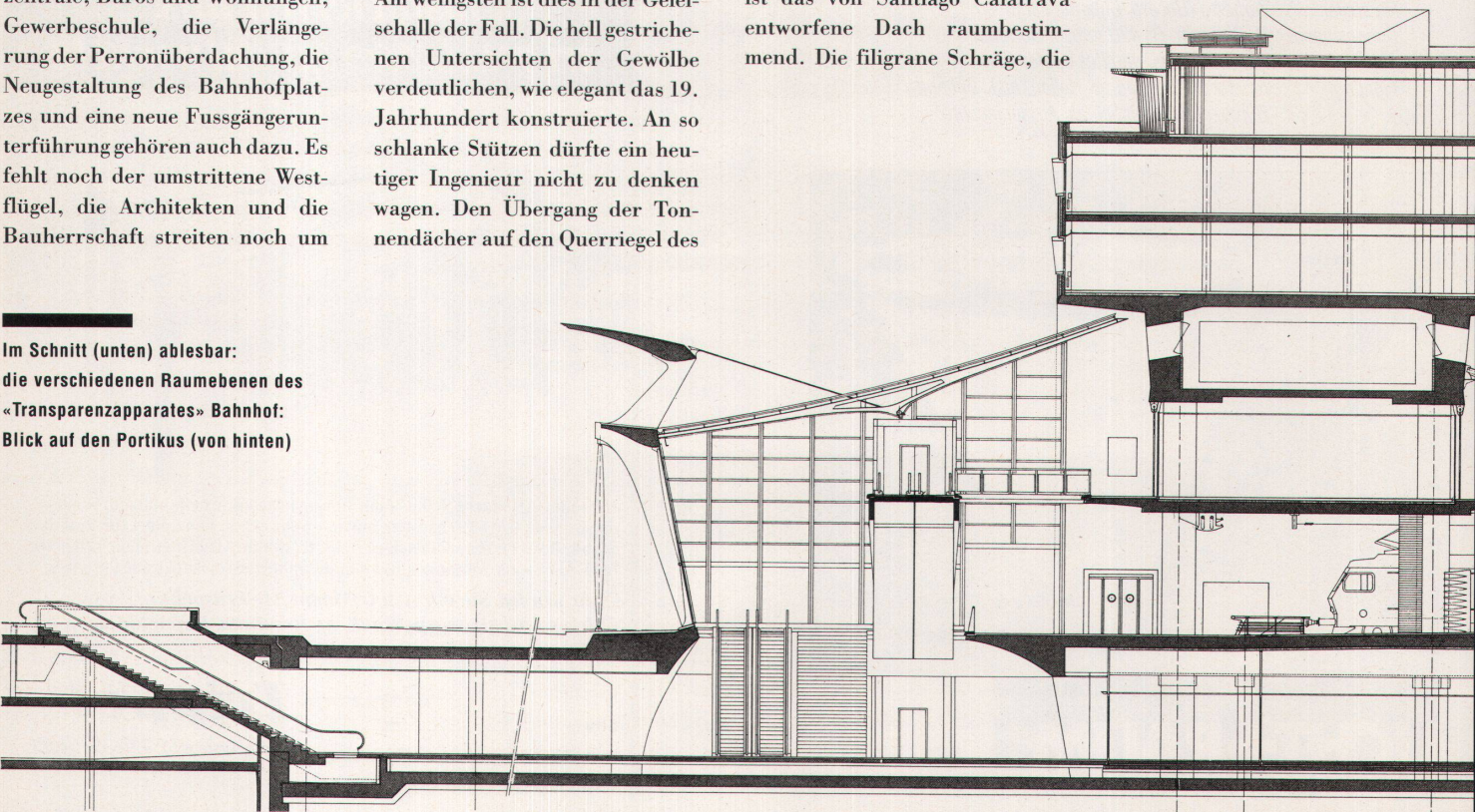
Am wenigsten ist dies in der Geleisehalle der Fall. Die hell gestrichenen Untersichten der Gewölbe verdeutlichen, wie elegant das 19. Jahrhundert konstruierte. An so schlanke Stützen dürfte ein heutiger Ingenieur nicht zu denken wagen. Den Übergang der Tonnendächer auf den Querriegel des

eigentlichen Aufnahmegebäudes vermittelt ein schräges Glasdach. Von den Perrons her gesehen ist es überzeugend, in der andern Richtung bleibt der Anschluss das, was er ist: eine intelligente Notlösung. Denn die zweite Raumschicht ist Abstandhalter. Sie muss den geschlossenen Baukörper des Aufnahmegebäudes und die Perronhalle auseinanderhalten.

Dass wir den Bahnhof erst im Schnitt verstehen, wird beim Aufnahmegebäude klar. Wir entdecken eine Strassenbrücke mit Aufbauten und daruntergehängter Betonplatte. Die dritte Raumschicht, die wir nun durchschreiten, spüren wir kaum, sie ist nur eine Übergangszone zum Grosseignis, zur Halle. Diese hat die Aufgabe, uns um ein Geschoss abuzusenken. Selbstverständlich ist das von Santiago Calatrava entworfene Dach raumbestimmend. Die filigrane Schräge, die

ihr Aufgehängtsein demonstriert: Respekt, Respekt, aber keine Begeisterung. Die Lifttürme und die an sie angelehnten Rolltreppen stehen recht trutzig da, mir etwas zu massig. Das Abwehrdispositiv gegen Nachtvögel, die zu gross geratenen Rolladenkästen wirken wie ein Brett vor dem Kopf. Auch der Kiosk wäre besser anderswo. Es wurde zuviel hineingestopft. Doch dafür werden wir im Untergeschoss entschädigt. Hier erleben wir die Halle als hohen, weit- und weltläufigen Raum. Besondere Sorgfalt wurde auch den SBB-Schaltern zuteil. Die fünfte und letzte Raumschicht zerrinnt. Wo hört die Halle auf, und wo beginnen die Unterführungen? Warum muss überhaupt das Publikum in den Untergrund versenkt wer-

Im Schnitt (unten) ablesbar:
die verschiedenen Raumebenen des
«Transparenzapparates» Bahnhof:
Blick auf den Portikus (von hinten)



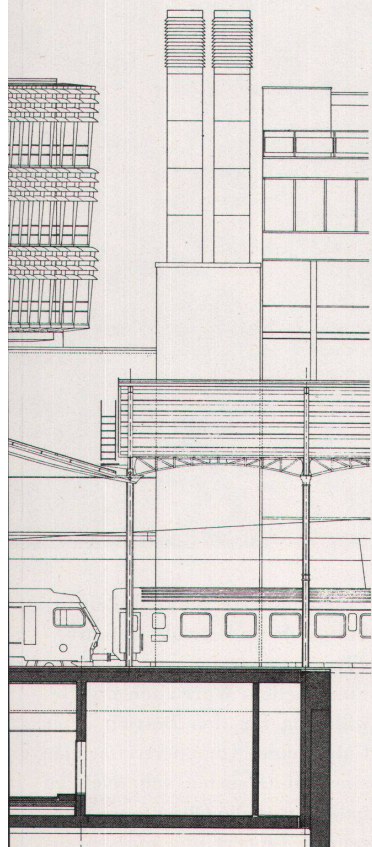
htmaschine

den? Vor dem Bahnhof jedenfalls führt keine Hauptstrasse vorbei. Doch genügt es nicht, diesen Bahnhof als Raumfolge zu beschreiben, er muss als Transparenzapparat und Lichtmaschine gesehen werden. Gegeben ist die Aussicht, der Blick auf den See. Bereits auf dem Perron sollen die Ankommenden das Seebecken spüren. Die Aufgabe hiess, einen durchsichtigen Bahnhof zu bauen. Sie ist mit Einschränkungen gelöst worden. Allerdings werden wir erst noch erleben, was die Beizer mit der Transparenz des abgehängten Restaurantgeschosses anzufangen wissen. Ich fürchte: nichts.

Die Lichtführung entscheidet alles. Der Lichteinfall von vorn und von oben, generell aus Richtung



FOTO: STEPHAN WICKI



See, macht die Versenkung erträglich. Das Spiel des täglichen Sonnenlaufs und des Wetters bildet sich in der Halle als Stimmungswandel ab. Wer aus der Unterführung kommt, geht nicht in ein dunkles Loch, sondern sieht einen beleuchteten Streifen, einen Hoffnungsschimmer vor sich. Wie viele Innenräume gibt es in Luzern, die das «Atmen eines Sommertags» (Musil) mitmachen können?

Über das neu aufgestellte alte Portal auf dem Bahnhofplatz nur soviel: Was im Architektenmodell ein Einfall war, ist zum Unfall geworden. Nicht das Sentimentale

darin ist störend, sondern dass die Erfinder dieser Übung nicht gesehen haben, dass es sich hier um ein Stück Fassade handelt. Sie hat nur eine Schauseite und keinen Körper. Aus einer Fläche wollte man eine Skulptur machen. Nun steht eben ein wohlrestaurierter Zwitter auf dem Platz. Wir hängen zwar an der Vergangenheit, aber wir werden nicht mit ihr fertig. Von der Seebrücke aus wird es deutlich: der Bahnhof ist zu niedrig. Mindestens zwei Geschosse mehr und das Verhältnis von Portikus und dahinterstehender Scheibe würde stimmen. Und warum ein Bahnhof, eines

der wichtigsten Gebäude der Stadt, die danebenstehenden Bankbauten nicht überragen darf, will mir nicht in den Kopf. Trotzdem: Dieser Bahnhof kann nicht mit einem Verwaltungsgebäude verwechselt werden wie zum Beispiel in Bern. Es ist nicht nötig, «Bahnhof» anzuschreiben. Ein Blick auf die Modelle der diversen Bearbeitungsstufen zeigt, dass das Projekt im Lauf der Zeit immer besser wurde. Viele haben ja den Wettbewerbsentscheid kritisiert. Das zweitbeste Projekt habe gewonnen. Heute ist aus dem Zweitbesten das Bestmögliche geworden.

BENEDIKT LODERER ■