

Bericht Architektur

Neubau S-Bahn-Haltestelle ‚Luzern Verkehrshaus‘

Idealer könnte es nicht sein, Ende 2007, noch vor dem fünfzigsten Geburtstag des Verkehrshauses im Jahr 2009 wird die neue S- Bahnstation ‚Luzern Verkehrshaus‘ errichtet sein, und bis zum Jubiläumsjahr voraussichtlich auch die Passerelle, welche die Perrons über die Haldenstrasse hinweg mit dem Grundstück des Verkehrshauses verbindet. Die neue S-Bahn-Haltestelle kommt aber nicht nur dem Verkehrshaus zu gute. Sie bedient die Wohngebiete Würzenbach, Seefeld und Leumatt und nicht zuletzt auch die Badeanstalt Lido.

Die Lage der Haltestelle auf dem bestehenden Bahndamm ist gegenüber dem umgebenden Terrain erhöht und steigt von Westen nach Osten weiter an, um gegen Würzenbach hin die bestehende Strassenüberbrückung der Brühlstrasse bzw. Bahnunterführung auszubilden. Diese ermöglicht die Verbindung zwischen den zwei Perronseiten, welche beide mit Treppen und Rampen ausgestattet sind. Gegen Westen hin, auf der Höhe der Lidostrasse wird eine Passerelle mit Treppen und Liften die Perrons miteinander verbinden, sowie den ungefährdeten Zugang zum Verkehrshaus gewährleisten.

Zwischen den beiden Zugängen West und Ost erstreckt sich die neue Haltestelle, dimensioniert um das Ein- und Aussteigen von bis zu 200m lange Zugskompositionen zu ermöglichen. Zwei längliche Kuben, nicht unähnlich Wagonkarosserien, bilden die windgeschützten Wartebereiche aus.

Die Perrons, Rampen und Treppen mit Erdberührung bestehen aus an Ort gegossenem oder vorgefertigtem Beton. Deren Geländer sind jedoch aus Stahl gearbeitet. Stahlplatten mit Perforationen sind Absturzsicherungen und Verkleidungsschürzen des schattigen Raumes unter den aufgeständerten Perronebenen in einem. Entlang der Strasse bilden die Platten einen geschlossenen Zaun aus, der sich dank Perforationen gegen oben hin ‚auslichtet‘.

Die beiden Wartebereiche sind ebenfalls aus gelochten Stahlplatten gefertigt. Hier, wo die Platten auch noch die Statik des Daches übernehmen, kommen stärkere Stahlplatten zum Einsatz. Die Perforationen sind um ein vielfaches grösser, verglast und bilden grosse Bullaugen-Fenster aus, um Transparenz und Windschutz zu ermöglichen.

Die künftige Passerelle ist analog zu den Wartebereichen ebenfalls aus tragenden, perforierten Stahlplatten gefertigt. Sie sind zu räumlichen Trägern verschweisst, welche Brückenkörper, Treppenanlagen und Liftschächte ausbilden und gleichzeitig die Tragkonstruktion darstellen. Die geneigten Treppenaufgänge und vertikalen Liftschächte sind als Auflager konzipiert, auf denen die beiden Brückenkörper ruhen. Offene und verglaste Bullaugen ermöglichen Ein- und Ausblicke, strukturieren die Passerellenanlage, die ähnlich einem räumlichen Banner oder einer Ziellinie die Ankunft in Luzern und im Verkehrshaus signalisiert.

Bauherrschaft:

Staat Luzern

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Verkehr Infrastruktur (vif)

Kantonsingenieur: Fredy Rey

Gesamtprojektleiter: Silvio Fässler

Architekten (Gestaltung):

Annette Gigon/Mike Guyer Architekten, Zürich

MitarbeiterInnen: Mark Ziörjen, Andreas Rothen (P), Elise Camus (P)

Bauingenieur Passerelle:

Jürg Konzett, Konzett Bronzini Gartmann AG, Chur (Statisches Konzept)
und

Emch und Berger WSB AG, Emmenbrücke

Projektleiter: Pius Suter

Bauingenieur S-Bahn-Haltestelle:

Emch und Berger WSB AG, Emmenbrücke

Projektleiter: Pius Suter

3.Juli 06 ag