

Bahnhof Luzern: die eisenbahntechnischen Anlagen: Vorwort

Autor(en): **Schaaf, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 20

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85711>

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.

Bahnhof Luzern Die eisenbahntechnischen Anlagen

Vorwort des Kreisdirektors Peter Schaaf, Luzern

Die Stadt Luzern, geprägt durch ihre zentrale Lage an der Nord-Süd-Achse, ist zur Übernahme einer Drehscheibenfunktion im nationalen und internationalen Verkehrsnetz geradezu prädestiniert. Vom mittelalterlichen Umschlagplatz hat sich Luzern zum bedeutenden Bahnknotenpunkt entwickelt.

Die Schweizerische Centralbahn hat im Jahre 1859 Luzern eisenbahntechnisch erschlossen. Durch die wachsende Bedeutung unterstützt, wurde bereits 1896 an landschaftlich schönster Lage eine vollständig neue Bahnanlage mit Aufnahmegebäude erstellt. Die technischen Anlagen sind seither im wesentlichen unverändert geblieben. Im letzten Jahrzehnt konnten sie den steigenden Anforderungen jedoch nicht mehr voll genügen. Nach dem Brand des Bahnhofgebäudes vom 5. Februar 1971 wurde zusammen mit den Partnern PTT, Stadt und Kanton Luzern in einem mehrstufigen Architekturwettbewerb eine umfassende Neuplanung eingeleitet. Mit Baubeginn 1980 trat das Bauvorhaben Bahnhofgebiet Luzern in die Ausführungsphase. Das Projekt und die gesamtheitlichen Zusammenhänge haben wir in einer früheren Ausgabe des «Schweizer Ingenieur und Architekt» beschrieben. Die verschiedenen Bauherrschaften Bahnhofgebiet Luzern – die Partner der ersten Stunde ergänzt um private Organisationen, so die BLI Bahnhof Luzern Immobilien AG – investieren gesamthaft rund 700 Mio Franken bis zum Bauende 1991 in die zahlreichen Teilprojekte rund um den Bahnhof.

Der Kern dieses Bahnhofs mit den Gleis-, Perron- und Sicherungsanlagen steht im Zentrum der nachfolgenden Artikel. Am Beispiel des Bahnhofs Luzern wollen wir die Eisenbahntechnik, von der alle Bahnbenutzer profitieren, näher bringen. Wir wollen die Gelegenheit nutzen und in dieser Publikation die technischen Lösungen für das Umsetzen der Ziele der Bahn 2000: «Häufiger, rascher, direkter, bequemer» am Beispiel des Bahnhofs Luzern aufzeigen. Das Resultat dokumentiert eine interdisziplinäre Aufgabe für Hunderte von Spezialisten. Die aktuelle Zwischenbilanz zeigt uns, dass für dieses

Projekt die Kosten und die Termine eingehalten werden. Allen Beteiligten, den Planern, den Unternehmern und unseren Mitarbeitern gebührt daher Dank und Anerkennung. Gleichzeitig

danke ich den Vertretern der Bauherrenpartner rund um die Bahnanlagen, und allen, die das Erscheinen dieser instruktiven Publikation ermöglicht haben.

Bild 1. Ausfahrt eines Regionalzuges aus dem Bahnhof Luzern. Im Hintergrund das neue Zentralstellwerk. (Foto G. Anderhub, Luzern)

