

Zeitschrift: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF)

Band: 89 (1991)

Heft: 8

Rubrik: Berichte = Rapports

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

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

siècle. Dès le début de la construction des barrages en Suisse, les ingénieurs ont été conscients de leurs responsabilités. En conséquence, une importance particulière a été vouée à la sécurité des barrages et à la surveillance de leur comportement. En 1920, le barrage de Montsalvens, haut de 55 m, a été le premier équipé d'un dispositif d'auscultation conséquent permettant des mesures géodésiques, clinométriques et de la température. En 1932, les premières mesures au moyen d'un pendule ont été effectuées au barrage de Spitalamm de 114 m de hauteur.

Au cours des ans, de nombreux types d'instruments de mesure ont été développés de façon à satisfaire aux différentes exigences, tant en ce qui concerne les buts à atteindre que la précision, la fiabilité et la pérennité. Aujourd'hui, les fabricants spécialisés offrent un large éventail d'équipements d'auscultation. Une collaboration étroite entre les ingénieurs-conseils, les propriétaires de barrages et les fabricants favorise le développement d'appareils propres à assurer la sécurité des barrages.

Le groupe de travail pour l'observation des barrages du Comité national suisse des grands barrages a préparé une publication décrivant les objectifs visés par l'installation d'un dispositif d'auscultation et les moyens de les atteindre. Cette publication est partie de «wasser, energie, luft – eau, énergie, air» 5/6/1991, numéro spécial pour le 17^e Congrès du CIGB à Vienne, en juin 1991.

Schweizer Wasserwirtschaftsverband
«wasser, energie, luft – eau, énergie, air»
Rütistrasse 3A, CH-5401 Baden

Berichte Rapports

Die Luzerner Bahnhöfe

Architektur entsteht aus Funktionen, Konstruktionen und einer Gestaltung, die Funktion und Konstruktion mit den Gegebenheiten des Ortes, für den gebaut wird, zu verbinden weiss. Der Ort ist mehr als nur das eigentliche Baugelände. Bahnhofbauten stehen in vielfältigem räumlichen Zusammenhang mit der Stadt, und ihre Funktionen greifen weit über das Bahntechnische hinaus. Als öffentliche Bauten haben sie besondere repräsentative Bedeutung.

Das Thema «Bahnhof-Architektur» soll also in einen Bezug zur ursächlichen Funktion des Reisens und zur Entwicklung der Stadt Luzern gesetzt werden. Vielleicht gelingt es dadurch, die jeweilige Gestaltung der Bahnhöfe verständlicher und einprägsamer darzustellen.



Abb. 1: Luzern 1890:
Zentralbahnhof und Brünigbahnhof.

Der erste Bahnhof

Die Einwohnerzahl Luzerns hatte sich zwischen 1800 und 1850 von ungefähr 5000 auf 10 000 verdoppelt. In dieser Zeit wurden viele Torbauten und Befestigungsanlagen abgebrochen und die bisher ummauerte Stadt geöffnet. Touristen und am Fremdenverkehr interessierte Luzerner entdeckten die Schönheit der Lage am See. Nach dem grossen Brand von 1833 wurde 1835 das Hotel Schwanen gebaut, das sich von der alten Stadt ab und dem See und der dahinterliegenden Bergwelt zuwandte. Die alte hölzerne Hofbrücke wurde abgebrochen und das Gelände aufgeschüttet. Zehn Jahre später entstanden auf dem gewonnenen Boden das Hotel Schweizerhof und der erste Teil des Quais. Luzern wandelte sich von einer Fluss- zu einer Seestadt. 1850 hatte sie 250 Fremdenbetten anzubieten.

Der erste Luzerner Bahnhof wurde vor der Stadt auf freiem Feld errichtet, obwohl er gerade dank der Anziehungskraft dieser Stadt und der handfesten Interessen, die die Bahngesellschaft mit dem Reiseziel Luzern verband, entstand. Viele Stadtbewohner fürchteten, dass der neue Bahnhof am anderen Ufer den bisherigen Umschlagplatz am Schwanen und damit die rechtsufrigen Stadtteile verkümmern lassen werde. Die einen forderten einen Bahnhof im Weyquartier, andere in der Sentimatt.

Da der Standort des Bahnhofes vorerst nicht festgelegt werden konnte, endete 1856 die von Olten kommende Centralbahn-Linie in Emmen. Ab 1857 wurde das bisher noch natürliche linke Seeufer vor dem Tribschennmoos und der Fröschenburg aufgeschüttet. Mit der Quaimauer von der Kapellbrücke aus nach Osten erhielt das untere Seebecken die heutige Form. 1859 konnte der Bahnhof gebaut und eröffnet werden. Die Anlagen führten in einer Breite von achtzig bis hundert Metern von der heutigen Kreuzung Pilatus-Hirschmattstrasse bis zum östlichen Seeufer.

Für den Personenverkehr entstanden ein Aufnahmegebäude und eine Einsteigehalle. Obwohl seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts in der Stadt nur noch Steinbauten be-

willigt worden waren, entstanden die Bahnhofbauten als reine Holzkonstruktionen. Auch für sie mussten im schlechten Baugrund Pfähle gerammt werden. Der Ingenieur der Centralbahn-Gesellschaft – Ludwig Maring – hatte die Bauten entworfen. In den Plänen standen die Masse noch in Fuss und Zoll. Die rund 14 Meter breite Einsteigehalle wurde mit Holzbindern, die mit eisernen Zugbändern versehen waren, auf Stützen im Abstand von 3,75 Metern konstruiert. Die Fronten waren dreibösig und die Giebelfelder mit Schnitzereien verziert. Die an allen Hallenseiten eng und gleichmässig beieinanderstehenden Stützen gaben dem zwei Gleise und einen Perron überwölbenden Raum eine gewisse Geschlossenheit. Der etwa neun Meter hohe First wurde fast auf die ganze Gebäudelänge lichtgadenartig höher gesetzt, damit eine Öffnung für den Abzug des Rauches der Dampflokomotiven entstand. In die über hundert Meter lange Halle konnten Züge mit vielen Wagen einfahren.

Die Holzkonstruktion war weder typisch schweizerisch, noch speziell für Luzern entwickelt worden. Da in der Schweiz die Eisenbahn über zehn Jahre später als in den grossen Nachbarländern ihren Einzug hielt, konnte man sich an bewährten Anlagen und Bauten orientieren. Die Centralbahn baute zum Beispiel die gleiche Einsteigehalle in Aarburg, Herzogenbuchsee, Thun, Burgdorf und Basel. Auch wesentlich grössere Bahnhofshallen wurden mit verleimten und vernagelten Holzbindern konstruiert. Schliesslich entstand der Eiffelturm, der die Möglichkeiten der Stahlkonstruktion demonstrierte, erst für die Weltausstellung von 1889 in Paris.

Das eingeschossige, ursprünglich etwa fünfzig Meter lange Aufnahmegebäude stand längsseits der Einsteigehalle, durch die die Gleise bis zum östlichen Seeufer weiterführten.

Aus der Halle führte der Blick über die Reuss zur Kapellkirche, dem Schwanenplatz und dahinter über die Altstadt zur Museggmauer. Aber der Weg dorthin führte – mangels Seebrücke – noch zehn Jahre der neuen Bahnhofstrasse entlang, von dort für Fussgänger über die Kapellbrücke, für Karren und Kutschen weiter über die Reussbrücke und durch die Gassen der Altstadt.

Zwischen Bahnhof und See war ein kleiner Garten im englischen Stil angelegt. 1882 nahm die Gotthardbahn den Betrieb auf. Das Aufnahmegebäude musste vergrössert werden. Mit Hilfe mehrerer Studien suchte man nach Möglichkeiten, einen Restaurantbetrieb einzubauen. Beim Umbau wurde die symmetrische Gestalt des Gebäudes nach allen Seiten gewahrt. Es erfuhr in der Längsrichtung beidseitig eine Verlängerung um drei Achsen. Die Restauration baute man in die vergrösserten Wartsäle ein.

Das Gebäude war, wie viele Holzbauten der damaligen Zeit, bemalt. Man wollte es einem Steinbau ähnlich machen und damit einen städtischen Eindruck erwecken. Die über sechs Meter hohen Räume waren mit hohen Fenstern gegliedert und reich verziert.

In den Jahren 1850 bis 1890 hatte sich die Einwohnerzahl Luzerns von ungefähr 10 000 auf über 20 000 verdoppelt. Die neuen Quartiere entwickelten sich vor allem an den Aus-

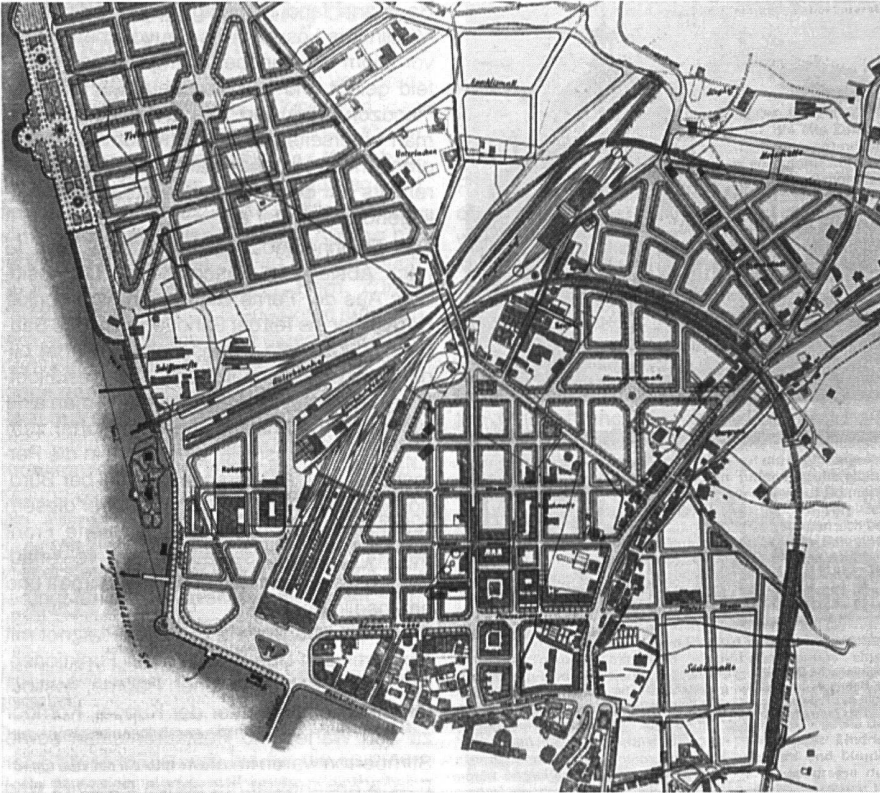


Abb. 2: Stadterweiterung Luzern: Bbauungsplan 1897 von H. Meili-Wapf und R. Winkler mit neuem Bahnhof.

fallstrassen nach Zürich und Basel, entlang dem Obergrund und der Halde sowie im Sengitebiet und ansatzweise in der Hirschmatt. Die Möglichkeiten und die Lust am Reisen wuchsen in den friedlichen und wirtschaftlich guten Zeiten. Die Zahl der fremden Gäste, die in den Sommermonaten einen mehrtägigen Aufenthalt in Luzern verbrachten, hatte sich in der gleichen Zeit von 25 000 auf 75 000 verdreifacht. Die Förderung des Fremdenverkehrs wurde institutionalisiert. 1880 entstand ein Verschönerungsverein, im darauffolgenden Jahr ein Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs. 1892 öffnete das offizielle Verkehrsbüro seine Tore.

1868 weilte Königin Viktoria von England vier Wochen in Luzern. 1869–70 wurde die erste Seebücke gebaut. Beim Bahnhof entstanden die Hotels «Du Lac» und «Gotthard» und auf der anderen Seeseite das «Beau Rivage», das «National» und das «Europe», das letztere auch in der Annahme, es werde in der Halde ein Bahnhof für die Gotthardlinie errichtet. 1886/87 wurde die vor kurzem renovierte Hauptpost im Neurenaissancestil gebaut. Thomas Cook bot seine Schweizer Reisen mit Station in Luzern an. Von hier aus lockten die neuen Bergbahnen zu Ausflügen, zuerst auf die Rigi, später auf den Bürgenstock und auch auf den Pilatus.

1889 wurde die Brünig-Linie nach Luzern in einen eigenen Bahnhof geführt. 1890 gehörte Luzern zu den Stationen der ersten organisierten Gruppenreisen. 1893 besuchte Kaiser Wilhelm mit Gefolge auf der Durchreise für zwei Stunden Luzern. Der Bahnhof erhielt dazu reichen Schmuck, und am Schweizerhofquai wurde speziell für diesen

Anlass die heute noch vorhandene kleine Empfangskanzel in klassizistischer Manier erbaut, bei welcher der Kaiser vom Schiff stieg. Die Ebene der Hirschmatt blieb frei, weil sie hinter den Gleisen des Bahnhofes und dessen Zufahrt lag, die sie wie ein «eiserner Gürtel» von der Stadt trennten.

Der zweite Bahnhof

Die Entwicklungspläne der Stadt und der Erweiterungsbedarf der Bahnhofanlagen verlangten die neue Situierung der Zufahrtslinien, die die Stadt in Tunnels und Einschnitten umkreisten. Die neuen Gleisanlagen sollten in die gleiche Achse wie die Seebücke gelegt werden, das neue Gebäude rechtwinklig dazu und somit parallel zum linken Seeufer mit den Schiffstegen.

Am 1. August 1893 meldet ein Telegramm des Bundesrats der Centralbahn die Zustimmung zu diesem Konzept. Sofort wurde ein internationaler Ideenwettbewerb unter Architekten ausgeschrieben. Im Dezember konnten 45 eingegangene Projekte bewertet werden. Vorgegeben waren die Gleisanlage mit fünf Perrons, ein Dienstgebäude an der künftigen Zentralstrasse und eine Baulinie zum Bahnhofplatz.

Die Jury erwartete: «dass ein Bahnhof in Luzern im Hinblick auf die hervorragenden Bauwerke gleicher Art in anderen Städten der Schweiz ein entsprechendes architektonisches Gepräge erhalten müsse.» Sie konnte daher «sowohl in nüchternen, an den Bahnhofstyl früherer Jahrzehnte, wie auch in Fest- und Ausstellungsbauten oder in überaus ersten und massiven Baukomplexen nicht den richtigen Ausdruck erkennen für ein Aufnah-

megebäude eines lebhaften internationalen Verkehrs.» Nach dem Studium der Projekte kam die Jury zur Erkenntnis, dass: «vom künstlerischen Standpunkt aus und unter der Voraussetzung eines künftig beidseitig architektonisch eingerahmten Bahnhofvorplatzes einer symmetrischen Gruppierung der Vorzug gegeben werden müsste, dass aber unter Berücksichtigung des praktischen Betriebs an diesem Ort eine unsymmetrische Lösung wesentliche Vorteile bietet.» Wobei dann zu wünschen bleibe: «dass die Überbauung der Baustelle zwischen Bahnhof und See und die Gestaltung des Platzes diese Asymmetrie des Bahnhofes auch äusserlich motiviere.»

Weil bei den architektonischen besten Entwürfen die Betriebsabläufe nicht befriedigten, vergab die Jury keinen ersten Preis.

Im Mai 1894 präsentierte die Centralbahn-Verwaltung ein überarbeitetes Projekt, das eine asymmetrische östliche Hauptachse mit Portal und überkuppeltem Vestibül vorschlug. Die den meisten Luzernern in Erinnerung gebliebene symmetrische Bahnhofanlage entstand erst später. 1926 wurde das Aufnahmegebäude durch den damaligen Chef-Architekten Ramseyer der SBB Kreisdirektion II um den Ostflügel erweitert. Zur selben Zeit malte Maurice Barraud das grosse Wandbild in die östliche Bogennische des Vestibüls, das heute an der Westfront des dritten Luzerner Bahnhofs überlebt.

Die Perronhalle gehörte 1894 nicht zur Wettbewerbsaufgabe der Architekten. Sie galt als reine Zweck- und Ingenieurbaute. Neue Konstruktionsmöglichkeiten mit Gusseisen, Stahl und Glas sowie die betrieblichen Funktionen bestimmten die Gestaltung.

Die neue Bahnhofanlage mit ebenfalls neuer, viel weiter nach Süden ausholender Zufahrt gab das Terrain frei für ein Stück Stadtentwicklung in grossstädtischer Manier. 1895 wurden in einem schweizerischen Ideenwettbewerb 26 Projekte eingesandt. Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von Architekt H. Meili und Ingenieur R. Winkler wurde in überarbeiteter Form 1898 zum gültigen Stadterweiterungsplan. Seine Wirkung besass er bis ungefähr 1910, vor allem in der Hirschmatt. Von 1890 bis 1910 hatte sich die Einwohnerzahl Luzerns mit einem Zuwachs von zwanzig- auf rund vierzigtausend Personen wiederum verdoppelt. Im selben Jahr wurden vom 1. Mai bis 15. Oktober 192 537 Gäste verzeichnet. Bei soviel Erfolg erstaunt es nicht, dass 1896 auch das Hotel «Du Lac», 1898 das neue Hotel «Monopol» und 1904 das «Palace» mit Kuppeln gekrönt wurden.

Nach einem Besuch Graf Zeppelins im April 1910 organisierte das offizielle Kurkomitee die Gründung einer Aero-Genossenschaft. Nach dem raschen Bau einer Luftschiffhalle auf Tribtschen war Luzern die erste schweizerische Luftschiffstation. Auf dem Terrain zwischen Bahnhof und See wurde 1901 die burgartige Festhalle für das Eidgenössische Schützenfest gebaut. Sie bestand aus Kriegs- und Friedensmuseum sowie als Rollschuhpalast und Mehrzweckhalle bis 1930. Der Bahnhofplatz selbst wurde zum Ausgangspunkt für lokale und öffentliche Transportmittel. Im Dezember 1899 wurde die er-

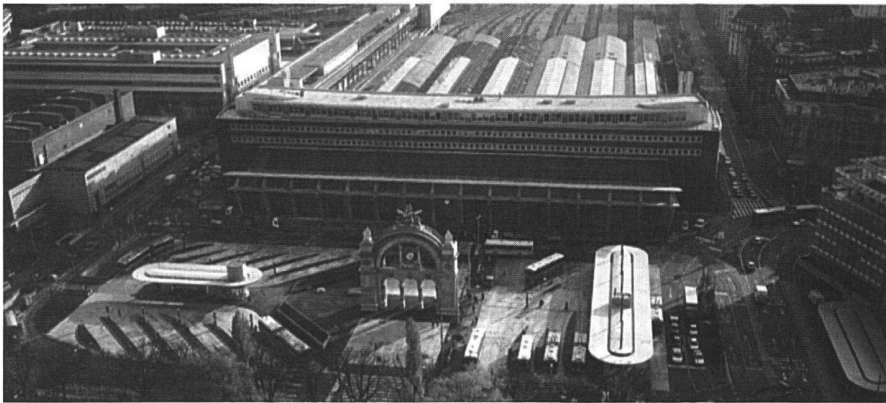


Abb. 3 und 4: Luzern: Zweiter und dritter Bahnhof.

ste Tramlinie eröffnet. Den für längere Zeit gültigen baulichen Rahmen erhielt er in den dreissiger Jahren durch die Bauten des Architekten Armin Meili: das Kunst- und Kongresshaus, den Wagenbachbrunnen und den Schiffsteg 1. Im gleichen Jahrzehnt entstand die neue Seebrücke. Der Platz selbst wurde seither mehrmals den sich ändernden Bedürfnissen des wachsenden Strassenverkehrs angepasst.

1911–14 plante die Eisenbahner-Genossenschaft die Dorfsiedlung Geissenstein, und ein erster Teil Wohnungen für Mitarbeiter der SBB wurde in diesen Jahren erstellt.

Der erste Weltkrieg und seine Folgen zerstörten die Grundlagen des damaligen Fremdenverkehrs. Einem kurzen Aufblühen in den «goldenen zwanziger Jahren» folgte die Krise der dreissiger Jahre, und der zweite Weltkrieg setzte weitere Grenzen. Aber der öffentliche Verkehr war gerade in den Jahren der Einschränkungen wichtig. 1945 wurden achtzig Prozent der Personen-Kilometer von öffentlichen Transportmitteln bewältigt. In den vierziger Jahren wurden die bestehende Bahnhofzufahrt und die Lage des Bahnhofes an zentraler Lage mehrmals als Einschränkung der Stadtentwicklung im Tribtschengebiet kritisiert. Teilweise im Zusammenhang mit einer diskutierten linksufrigen Gotthardbahnlinie wurde die Verlegung des Güterbahnhofes auf die Allmend, nach Ebikon oder auf eine Plattform über der Reuss bei der Sentimatt vorgeschlagen. 1942 schlug der Architekt W. Schaad die Verlegung des Personenbahnhofes in die Sälihalde, 1974 C. Niederberger auf die Allmend vor.

Der dritte Bahnhof

Nach dem Brand des Bahnhofgebäudes 1971 erschien keine andere Lösung besser und einfacher realisierbar als eine um Postbetriebsgebäude mit Postbahnhof erweiterte Anlage am bestehenden Ort. Dem Nachteil des grossen Verbrauches wertvollster Stadtfäche stand der Vorteil gegenüber, in zentraler Lage die lokalen bis internationalen Verkehrsströme verknüpfen zu können. Neben dieser Verknüpfung der Verkehrsströme und der öffentlichen Transportsysteme sowie deren Leistungssteigerung sollten sich die zukünftigen Bauten auf dem Bahnhofareal in das Stadtmuster einfügen, das Bild der Stadt vom See her ergänzen, die Innenstadt besser mit dem Seeufer und dem Tribtschengebiet verbinden, den Reisenden mehr Komfort bieten und den kostbaren Stadtboden auf das Beste nutzen.

1975–79 suchte man in Ideen- und engeren Projektwettbewerben sowohl die beste Lösung als auch die immer präzisere Formulierung der dem Ort angemessenen Aufgabe. Die Bedingung, die Mehrzahl der Gleise dreissig Meter zum See hin zu verlängern und trotzdem die bisherige Gebäudeflucht nicht zu überschreiten, wurde zur massgebenden Randbedingung der komplexen Aufgabe.

Eine Verteilung der Funktionen auf mehrere Ebenen wurde erleichtert, weil schon in den fünfziger Jahren wegen des zunehmenden Strassenverkehrs die Fussgängerunterführung zwischen Hauptpost und Bahnhof notwendig geworden war. Im erstprämiierten Projekt der Architekten H. P. Ammann und P.

Baumann fand die Aufgabe mit folgenden Mitteln ihre Lösung: Das Bauvolumen wurde vor allem als Randbebauung um das Gleisfeld gelegt und Gleisüberbauungen auf die Randzone reduziert. Die Gebäude stimmte man einerseits auf die Bauvolumina im angrenzenden Hirschenmattquartier und andererseits auf die Hotelbauten am gegenüberliegenden Seeufer ab.

Das Bahnhofgebäude selbst zeigt sich je nach Abstand in verschiedenen Dimensionen: Aus der Ferne wirkt der ruhige dunkle Baukörper als Teil der Silhouette um das Seebecken. Das alte vorgeschobene Portal bildet darin einen formalen sowie zeitgeschichtlichen Akzent. Vom Platz aus erlebt man eine räumliche Tiefenstaffelung vom Portal zum Portikus der Glashalle; diese geht in die Peronhalle über, auf deren ersten Teil der Bürohochbau als Brücke gesetzt ist. Über diesem Bürohochbau verweist die gebogene Front des Attikageschosses auf die anders verlaufenden Bauordnungen in der Hirschenmatt und am Inseliquai.

Im Inneren begegnete man der Platznot mit der vertikalen Überlagerung der Funktionen. Die wichtigsten öffentlichen Räume, Vestibül mit Billettschalter unter der Kuppel, Korridor zu den Warte- und Restaurantsälen sowie Stirnperron waren im alten Bahnhof auf einer Ebene angeordnet. Im neuen Bahnhof sind sie als Fussgängerebene im Untergeschoss, als Stirnperron auf Platzebene und als Galerie vor den Buffeträumen in einem grosszügigen und lichten Raum zusammengefasst. Dieser fängt dank der transparenten Hülle nach aussen das bekannte Panorama Luzerns, nach innen die typische Atmosphäre des Reisens ein und wird damit zu einem unverwechselbaren öffentlichen Ort in der Stadt.

Im Detail sind es ausgewählte Materialien, Naturstein, Beton, Stahl und Glas, überlegt geformt und fein verarbeitet, die zusammen mit Farbe und raffinierter Beleuchtung Raum und Hülle dem Menschen angemessen und dienstbar machen.

Der neue Bahnhof ist nicht mehr ein fest abgegrenztes und geschlossenes Gebäude mit eigenem Geschehen, das mittels Architektur seine Bedeutung nach aussen vermittelt. Reisen, Ankommen und Wegfahren sind vom ausserordentlichen und bedeutungsvollen Ereignis zum Alltäglichen im Leben sehr vieler Menschen geworden. Der neue Bahnhof zeigt sich selbst in seinem unverhüllten Geschehen. Die Architektur stellt dafür eine ingenieure und urbane Hülle mit den räumlichen und technischen Voraussetzungen in formal hervorragend gestalteter Art dar.

Gekürzter Beitrag aus «Bahnen und Bahnhöfe in Luzern» (vgl. Rubrik «Fachliteratur»).

Otti Gmür

Kommerzielle Nutzung des Bahnhofs Luzern

Die SBB haben in Zentrumslagen von Städten und Ortschaften rund 10 km² Land, das bestens erschlossen ist und sich ideal für die Überbauung mit Geschäfts- und Wohnhäusern eignet. Gemäss Leistungsauftrag sind die SBB verpflichtet, diese «stillen Reserven» optimal zu nutzen. Diesen Auftrag haben wir in den letzten Jahren u.a. in Zürich Flughafen, Genève Aéroport, Bern, Zürich Hauptbahnhof, Zürich Stadelhofen und Luzern ernst genommen und eigentliche kommerzielle Dienstleistungszentren für Bahnreisende gebaut.

Dass aus den sogenannten Nebenbetrieben oder kommerziellen Nutzungen auch etwas herausgewirtschaftet wird, geht aus der Aufstellung der Erträge von 1990 hervor. Die 174 Mio Franken sind im milliardenschweren Haushalt der SBB zwar ein kleiner Betrag, aber erstens ist dieser Betrag noch stark steigerungsfähig und zweitens mit einem sehr kleinen Team erzielt worden.

Wie ist der Bahnhof Luzern kommerziell genutzt?

Das Wettbewerbsprogramm für den Ideen- und Projektwettbewerb hat für die kommerzielle Nutzung genaue Vorgaben enthalten, die von den Architekten einzuhalten waren. Während den gut 12 Jahren, die von der Jurierung des Wettbewerbes bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme vergangen sind, haben die Nutzungsvorstellungen gewisse Änderungen erfahren. Anstelle des Hotels sind im Aufnahmegebäude Büros gebaut worden. Grund: Es fand sich kein Investor, der bereit war, aufgrund der ungünstigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen ein Hotel zu bauen. Anstelle des geplanten Bürotraktes Ost entstand das Gewerbeschulhaus mit der markanten Turnhalle. Anstelle eines grossen Bahnhofshoppings entstand eine Ladenfläche von nicht mehr als 2000 m².

Geschäfts- und Wohnhaus Inseliquai 6, 8, 10

Das Geschäfts- und Wohnhaus steht mit dem Postzentrum am Anfang der Bahnhofüberbauung. Warum? Das Geheimnis liegt in der Energiezentrale, in seinen zwei Untergeschossen. Sie versorgt die ganze Bahnhofüberbauung mit Kälte zum Kühlen und mit Wärme zum Heizen.

Es handelt sich bei dieser Anlage um eine sogenannte Totalenergieanlage mit Heizblockkraftwerk und Wärmepumpen sowie Holzschnitzelfeuerung. Diese Alternativenergieanlage bezieht die Energie aus Erdgas, Seewasserwärme und Holzschnitzeln. Ihr Bau und Betrieb stellt mit ihrer umweltfreundlichen Energieausnutzung eine noble Geste an die Stadt Luzern dar.

Inbezug auf seine Nutzung bildet dieses Haus ein Musterbeispiel einer gut gelungenen kommerziellen Nutzung im Bereiche eines Bahnhofes. Leider hatten die SBB damals nicht die finanziellen Mittel, um dieses Gebäude selber zu bauen. Wir mussten wie folgt vorgehen: Zuerst verkauften wir das Land zur Hälfte an die PTT. Gemeinsam

räumten wir einer Einfachen Gesellschaft Inseliquai AG, die aus Bauunternehmern und Planern gebildet war, ein Baurecht ein. Diese Gesellschaft baute das Haus mit der Energiezentrale in den Untergeschossen und verkaufte das Restaurant, die Praxen, Büros und Wohnungen im Stockwerkeigentum. Die PTT erwarb gleich bei der Baurechtsgründung ein ganzes Stockwerk für sich. Die SBB waren zu wenig gut bei Kasse und zu wenig klug. Sie mussten später ein halbes Geschoss Büros kaufen, aber eben etwas teurer.

Die Büros, Wohnungen und Praxen wurden wie frische Weggli gekauft. Die Investoren machten ein gutes Geschäft, die SBB machten die Erfahrung. Die private Bauherrschaft hat rund 17 Mio. investiert (ohne Energiezentrale) und die SBB und PTT erhalten gegenwärtig pro Jahr rund Fr. 300 000.— Baurechtszins.

Das Bahnhofparking Froburg

Das Bahnhofparking wurde 1984 teilweise und 1985 vollständig in Betrieb genommen. Je zu 50% gehört es den PTT und den SBB. Die Belegung der rund 600 Parkplätze weist steigende Tendenzen auf. Nutznießer sind neben den Bediensteten von PTT und SBB die Bahnreisenden, die Eigentümer der Stockwerkeigentumsliegenschaften Inseliquai und die Öffentlichkeit. Der P+R Tarif für 24 Stunden beträgt Fr. 6.— statt Fr. 16.— ohne Fahrausweis ab Luzern, weiter als 20 km.

Parkhäuser zählen infolge hohen Bodenpreisen und Gestehungskosten (hier über dem Postbahnhof) (beim Bahnhofplatz im wenig tragfähigen ehemaligen Seegrund) leider nicht zu den wirtschaftlich interessanten kommerziellen Objekten. Gleichwohl müssen in den nächsten Jahren auf diversen Bahnhöfen solche Parkierungsanlagen erstellt werden. Die Subventionierung von Park and Ride-Anlagen erfolgt durch den Bund aus dem Benzinzollzuschlag. Die SBB müssen sich bei dieser «Zapfstelle» bedienen.

Die Gewerbeschule

Die Gewerbeschule stellt neben dem Aufnahmegebäude den markantesten und grössten Baukörper der Bahnhofüberbauung dar. Zusammen mit der Turnhalle weist das Gebäude eine Länge von 246 m auf. Es steht auf einem Abfangtisch von 22 m Breite und 7,5 m über den Gleisen. Inklusiv eines einmaligen Baurechtszinses betragen die Kosten für dieses Zentrum der beruflichen Gewerbeschule 76 Mio. Franken.

Die SBB hätten hier lieber einen jährlich wiederkehrenden Baurechtszins mit der Stadt vereinbart. Nachdem die Stadt sich aber für die Ladenstrasse ebenfalls mit einem einmaligen Baurechtszins zufrieden gab, einigten sich die beiden Parteien auf diesen Modus. Das Baurecht ist auf 100 Jahre abgeschlossen und sieht eine Verlängerungsmöglichkeit vor.

Die besonderen Eigentumsverhältnisse des Bahnhofs von Luzern

Das grosse, dunkelgrüne Gebäude am Bahnhofplatz mit der Glasvorhalle ist in der Leute Mund der Bahnhof. In Wirklichkeit han-

delt es sich um ein Bürogebäude mit einem sehenswerten Buffet im 1. Obergeschoss. Eigentümerin dieses Bauwerkes ist die BLI, Bahnhof Luzern Immobilien AG Luzern, die sich aus folgenden Aktionären zusammensetzt: Schweizerischer Bankverein (Mehrheitsaktionär); Bahnhofbetriebe Holding AG (frühere Betreiberin der provisorischen Ladenstrasse) bestehend aus Kanton, Stadt Luzern, Kantonbank, einigen Privaten. Die SBB sind seit kurzem ebenfalls Aktionäre der BLI, Bahnhof Luzern Immobilien AG. Die BLI hat sich das Bürohaus und das Bahnhofshopping rund 75 Mio. Franken kosten lassen.

Mit Ausnahme der Kiosks, der Fernmeldezentrale, des Coiffeursalons und der WC-Anlagen stehen die kommerziellen Nutzungen im Baurecht und gehören der BLI. Das Baurecht ist zweigeteilt. Ein Teil steht auf Boden der Stadt Luzern und wurde von dieser den SBB übertragen, die es ihrerseits der BLI im Unterbaurecht weitergegeben hat. Das Bürohaus steht auf SBB-Grund und damit direkt im Baurechtsverhältnis mit der SBB. Der Baurechtszins ist umsatzabhängig. Es ist jedoch ein jährlicher Minimalbaurechtszins zu leisten. Das Geschäft hat für die SBB beträchtliche Auflagen. So ist der öffentliche Durchgang zu gewährleisten. Rolltreppen, Lifts, Beleuchtung kosten im Unterhalt viel Geld. Auch die WC-Anlagen sind eine Hypothek.

Die Taxihalle mit dem Zufahrtstunnel hat rund 10 Mio. Franken gekostet. Sie wurde nötig, weil die Taxis vom Bahnhofplatz verdrängt wurden. Die SBB als Verursacher wurden zur Kasse gebeten. Der Betrieb ist teuer, denn die Beleuchtung und die Lüftung müssen sichergestellt sein. Diese Kosten mussten richtig dem Betrieb, der die Gleisverlängerung bestellt und die Taxi verdrängt hat, angelastet werden und nicht der kommerziellen Nutzung. Nachdem aber der Bahnhof Luzern nicht als ein kommerzielles Profitcenter geführt wird, ist diese Ausscheidung nicht von zwingendem Charakter.

Die Geschäfte und das Buffet sind mit den erzielten Umsätzen zufrieden. Sie sind aber auf die Öffnungszeiten an Sonntagen und an Abenden angewiesen. Denn der einzelne Kauf bewegt sich hier auf bescheidenem Niveau und es braucht einen grossen Besucherstrom, damit ausreichende Einnahmen erzielt werden.

Zukünftige Ziele

Der Bahnhof Luzern ist noch nicht ganz erneuert. Es fehlt der Ersatz des Westtraktes entlang der Zentralstrasse. Das Baugesuch ist seit mehr als anderthalb Jahren eingereicht. Die Baubewilligung ist immer noch ausstehend. Trotzdem hoffen wir, mit dem Neubau in absehbarer Zeit beginnen zu können.

Das Neubauprojekt sieht im Süden, zum Teil über den Gleisen und dem Perron 1, die Erstellung eines Schulhauses für die höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule (HWV) vor. Bauherr ist die KPK, die das Schulhaus dem Kanton vermietet. Über den Abschluss des Mietvertrages hat der Stimmbürger zu entscheiden.

Im Nordteil ist der Ersatz der Bahnbetriebs-einrichtungen vorgesehen. Die Dienste, die im heutigen Dienstgebäude West sind, werden grösstenteils in ein neues Betriebsleit-zentrum umziehen, so dass nur ein kleiner Teil von ihnen sowie die Büros, die im Provi-sorium über dem Perron 1 sind, neu im Nord-teil untergebracht werden müssen. Die übr-igen Räume werden zur Vermietung auf den Markt kommen.

In den nächsten Jahren werden nicht nur Bahn und Bus 2000, sondern auch viele kom-merzielle Nutzungen auf den SBB-Liegen-schaften realisiert werden. So werden die Wettbewerbsergebnisse in Basel, Zug, Aa-rau, Cham und andernorts das Bild der Bahn-höfe wesentlich verändern. Die Bahnhöfe werden stärker als bisher in den Mittelpunkt der Städte und Dörfer rücken und zu echten Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs und zu Dienstleistungszentren der Zukunft.

Gekürztes Referat von Josef Rogger, Hauptabteilung Liegenschaften und kommerzielle Nutzung, SBB Kreis II, Luzern, anlässlich der Generalver-sammlung des SVVK Sektion Wald-stätte/Zug vom 26. April 1991.

Josef Rogger

Sommerluft statt Sommersmog

Die Regierungen der Innerschweizer Kan-tone teilen die Auffassung des Bundesrates, dass für eine wirkungsvolle und anhaltende Senkung der Primärschadstoffemissionen (und damit der Ozonbelastung) der rasche Vollzug der Luftreinhalteverordnung und der kantonalen Massnahmenpläne am bedeut-samsten sind. Tatsache ist nun, dass diese langfristige Strategie ungeeignet ist für eine kurzfristige Verbesserung der Luftqualität in diesem Sommer. Tatsache ist aber auch, dass Lehre und Wissenschaft – konkretisiert im Bericht «Ozon in der Schweiz» der eidge-nössischen Kommission für Lufthygiene vom Mai 1989 – den Kantonen empfiehlt, auf Sommersmog-Alarme und ähnliche kurzfr-istige Massnahmen gegen zu hohe Ozon-werte zu verzichten. Hingegen ist es mög-lich, mit saisonalen Vorsorgemassnahmen die Schadstoffbelastung insgesamt zu ver-mindern. In einer für die Schweiz bisher ein-maligen Aktion haben sich die Innerschwei-zer Kantone (IUDK) zusammengetan und ge-meinsam ein Paket von Massnahmen ge-schnürt, das sommerliche Ozonspitzen bre-chen und den Rhythmus zu einer anhalten-ten Verbesserung der Luftqualität beschleu-nigen soll.

Keine Sofortmassnahmen, aber...

«Keine Sofortmassnahmen, aber Massnah-men sofort», heisst das Motto der Inner-schweizer Kantone. Mit dem von der IUDK verabschiedeten Massnahmenpaket könn-ten immerhin die NOx-Emissionen um rund 25, die VOC-Emissionen um 10 Prozent des

Sanierungsbedarfes reduziert werden. Flan-kiert wird dieses Bündel von einer Informa-tionskampagne, die jeden einzelnen zu ge-eignetem Handeln motivieren, andererseits aber auch Illusionen und Enttäuschungen verhindern soll. Letztendlich, und davon war bisher noch nicht die Rede, bestimmt immer noch das Verhalten jedes einzelnen in seiner Gesamtsumme die Ozonkonzentration im kommenden Sommer. Mit andern Worten: «Wenn eine überwiegende Mehrheit unserer Bevölkerung realisieren würde, dass man un-sere Umweltprobleme mit bescheidenen Bei-trägen jedes einzelnen – ohne relevante Ein-busse an vernünftig verstandener Lebens-qualität – entscheidend mildern, ja lösen könnte, dann wären wir auf dem guten Weg» (Regierungsrat Ulrich Fässler in der Ozon-Debatte des Luzerner Grossen Rates im Herbst 1990). Die im Juni begonnene Aktion «Sommerluft statt Sommersmog» besteht aus rechtsverbindlichen Anordnungen, aber auch aus Empfehlungen, deren Erfolg vom Goodwill und der aktiven Mitarbeit der Ange-sprochenen abhängt. In verschiedenen Be-reichen sollen so alle Möglichkeiten ausge-nutzt werden, die Belastung mit NOx und VOC (und damit mit Ozon) zu senken.

Bereich Verkehr

Im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stehen dabei die motorisierten Verkehrsteil-nehmer, welche die sichtbarsten Massnah-men tragen müssen. So ist vorgesehen, die Geschwindigkeitslimiten auf den Strassen der Zentralschweiz vom Juni bis Ende Au-gust generell zu senken. Damit können die NOx-Emissionen um mehr als 20 Prozent des Sanierungsbedarfes vermindert werden. Für den Erlass genereller Geschwindigkeits-limiten ist allerdings der Bund zuständig.

Bereich Industrie und Gewerbe

Flüchtige organische Verbindungen VOC tragen wesentlich zur Bildung von Ozon bei. Namhafte VOC-Mengen entweichen auch beim Benzinumschlag an Tankstellen. Her-steller, Anwender und Verkaufsstellen von lö-semittelhaltigen Produkten sind deshalb vor kurzem mit Empfehlungen bedient worden, wie sie massgeblich zur Minderung des Ozonproblems beitragen können. Gleichzei-tig wurden kantonale und kommunale Ver-waltungen angewiesen, bei der Vergabe von Aufträgen entsprechende Auflagen vorzu-nehmen.

Aus: Luzerner Umweltzeitung (LUZ) Nr. 2, 1991).

Die LUZ war als offizielles Informa-tionsorgan des Kantons Luzern zum Umweltschutz geplant. Ab Nr. 2 wurde es gleichzeitig das offizielle In-formationen aller Gemeinden der Zentralschweiz (LU, ZG, UR, SZ, OW, NW).

Bezug: Redaktion LUZ, Amt für Umweltschutz, Kloster-strasse 31, 6002 Luzern.

Hugo Baumann

Fachliteratur Publications

Historischer Verein der fünf Orte (Hrsg.):

Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft

Band 1: Verfassung – Kirche – Kunst

Band 2: Gesellschaft – Alltag – Geschichts-bild

Walter-Verlag, Olten 1991, 2 Bände zusam-men 812 Seiten mit 402 Farb- und Schwarz-weissabbildungen, Diagramme, Karten, Or-ganigramme, Pläne, Fr. 89.–, ISBN 3-530-39555-2.

Die 700-Jahr-Feier des Dreiländerbundes von 1291 war für den Historischen Verein der fünf Orte Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden und Zug Anlass und Verpflichtung, das Ge-schehen des 13. und 14. Jahrhunderts im in-nerschweizerischen Raum, der Ursprungsre-gion der heutigen Schweiz, auf wissenschaft-licher Basis neu erforschen und überdenken zu lassen.

1984 konnten dank der Unterstützung durch die Innerschweizer Kantone die Forschungs-aufträge an sechs Hochschulprofessoren er-teilt werden. Das Ergebnis liegt heute vor: das aufwendig gestaltete und reich illu-strierte zweibändige Geschichtswerk «Inner-schweiz und frühe Eidgenossenschaft», das sowohl dem Wissenschaftler wie auch dem interessierten Laien einen Überblick über die aktuellen Forschungsrichtungen und den Forschungsstand bieten will. Unterstützt wurde die Herausgabe durch namhafte Bei-träge des Bundes sowie privater Sponsoren. Selbstverständlich ist in diesem Werk auch vom Bundesbrief und den weiteren Bundes-schlüssen die Rede, doch bilden sie nicht das zentrale Thema: vielmehr rückt die le-bendige Geschichte des innerschweizeri-schen Raumes und seiner Nachbarschaft ins Zentrum: Bevölkerung, Siedlung und Alltag, Kunst und Kultur, Fehde und Krieg, kirchliche, wirtschaftliche und verfassungsrechtli-che Verhältnisse, aber auch die Entwicklung des eidgenössischen Geschichtsbildes von den Anfängen bis in die Zeit des Zweiten Weltkriegs.

Die Schweiz im Mittelalter

in Diebold Schillings Spiezer Bilderchronik

Edition Bel-Libro, Faksimile Verlag, Luzern 1991, 696 Seiten, Fr. 380.–.

Rechtzeitig zu «700 Jahre Eidgenossen-schaft» und «800 Jahre Bern» ist der Kunst- und Studienband «Die Schweiz im Mittelalter in Diebold Schillings Spiezer Bilderchronik» erschienen.

Die Chronik, die 1484/85 im Auftrag des Schultheissen Rudolf von Erlach entstand,