

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 37: SIA Generalversammlung Luzern

Artikel: Der geplante Ausbau der Hauptverkehrsstrassen der Stadt Luzern
Autor: Jakob, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63417>

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: 19.01.2026

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

zusätzlich die Differenzhöhen zu den Spinnereistockwerken überwindet.

Diese Ausdehnung rief auch einer Vermehrung der Büroräume. Diese sind auf der Südseite des Neubaues in den beiden obersten Stockwerken angeordnet, wobei das oberste als vierstes Stockwerk einen besonderen Aufbau bildet. Als Besonderheit ist zu erwähnen, dass die intensive Sonneneinstrahlung auf dem Flachdach mit einer ganz durchlüfteten Zwischendecke genügend abgehalten wird.

In Anbetracht der seither eingetretenen Bauteuerung, der grösseren Bodenbelastung und der weniger einfachen Raumaufteilung stieg der Preis auf 50 Fr./m³; die Bauzeit betrug ein Jahr.

Aussere Gestaltung

Das Charakteristikum der äusseren Architektur bilden die vertikalen Betontragpfeiler, die durch die Forderung bedingt waren, in den Fabrikationsräumen keine vorstehenden Bauteile zu gestatten (Bilder 1 und 2). Die Pfeiler sind in Sichtbeton, jedoch mit zementfarbigem, wasserabweisendem Anstrich gehalten. Die Füllungen, die Fensterbrüstungen und die Treppehauskörper sind in Sichtmauerwerk aus Kalksandstein ausgeführt. Die Süd- und Ostfront der Baukörper der ersten und zweiten Etappe weisen noch die grossen, damals vorge-

schriebenen Fenster auf, wogegen der Hochbau der dritten Etappe sich nun äusserlich von den früheren Bauten durch die kleineren Fensterflächen der unteren Stockwerke unterscheidet. Dort, wo sich an der Südfront die Büros und Laboratorien befinden, wurden die Fenster selbstverständlich in normaler Grösse gehalten. Gleichwohl musste die Struktur der früheren Bauten auch beim letzten Neubau beibehalten werden. Die abweichende Fenstergestaltung verleiht der Südfront eine gewisse Lebendigkeit.

In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich das neue chemische Laboratorium der allgemeinen Versuchsabteilung, welches durch seine kühnere Form den besonderen Charakter seiner Zweckbestimmung veranschaulicht.

Um dem Personal kurze Verbindungswege zu bieten, wurde eine eigene Zufahrt zum neuen Gebäudekomplex von der Kantonsstrasse aus mit genügend Abstellplätzen für Fahrzeuge sowie ein Portierhaus gebaut. Die Gestaltung des Portierhauses war eine reizvolle Aufgabe, galt es doch, eine Form zu finden, welche von den eher monumentalen Industriebauten nicht erdrückt und gleichwohl in einer analogen architektonischen Sprache vorgetragen wurde. Mit der konstruktiven Durchbildung wurde die Forderung verbunden, dieses Portierhaus, je nach späteren Bedürfnissen, ohne Zerstörungsarbeiten zerlegen und an einem andern Ort wieder aufzubauen zu können.

Der geplante Ausbau der Hauptverkehrsstrassen der Stadt Luzern

DK 656.1.001.1

Von Stadtingenieur J. Jakob, Luzern

1. Autobahnverbindungen

Nach den Beschlüssen der Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes sollen die Autobahnverbindungen im Gebiet der Stadt Luzern (vgl. SBZ 1957, Nr. 32, S. 507) wie folgt geführt werden (Bild 1):

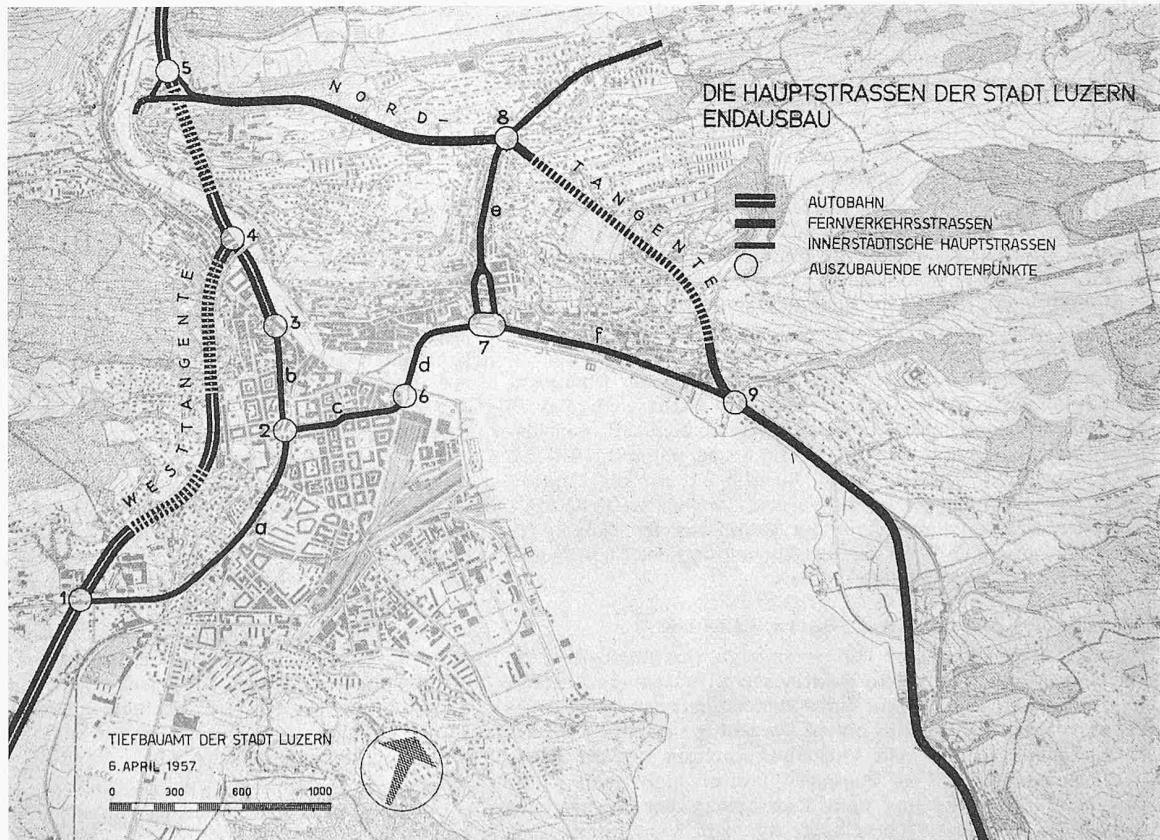
a) *Nord-Südverbindung*: Sprengi - Meierhöfli (Anschluss der Autobahn aus Richtung Zürich) - Ueberquerung der Reuss bei Ibach - Lochhof (Anschluss der Nordtangente) - Reussport-Tunnel - Ueberquerung der Reuss beim ehemaligen Schindler-

areal. Von diesem Gabelungspunkt mit der Westtangente wird der Verkehr der Nord-Südrichtung in einer I. Etappe über die auszubauenden städtischen Strassen wie folgt geführt: Kasernenplatz - Hirschengraben - Pilatusplatz - Obergrundstrasse - Eichhof. In einer II. Etappe soll der Nord-Südverkehr über die Westtangente wie folgt geführt werden: Ehemaliges Schindlerareal - Gütsch-Tunnel - kurze offene Trasseführung entlang der Bahn beim Heimbachweg - Eichhofs-Tunnel - Kreuzung der Obergrundstrasse und Fortsetzung in Richtung Ennethorw auf der bestehenden Autobahn.

Bild 1.
Hauptstrassen
der Stadt Luzern,
1:33 000

- 1 Eichhof
2 Pilatusplatz
3 Kasernenplatz
4 Ehemaliges
Schindlerareal
5 Lochhof
6 Bahnhofplatz
7 Luzernerhof
8 Maihof
9 Concoursplatz

a Obergrund-
strasse
b Hirschengraben
c Pilatusstrasse
d Seebrücke
e Zürichstrasse
f Haldenstrasse



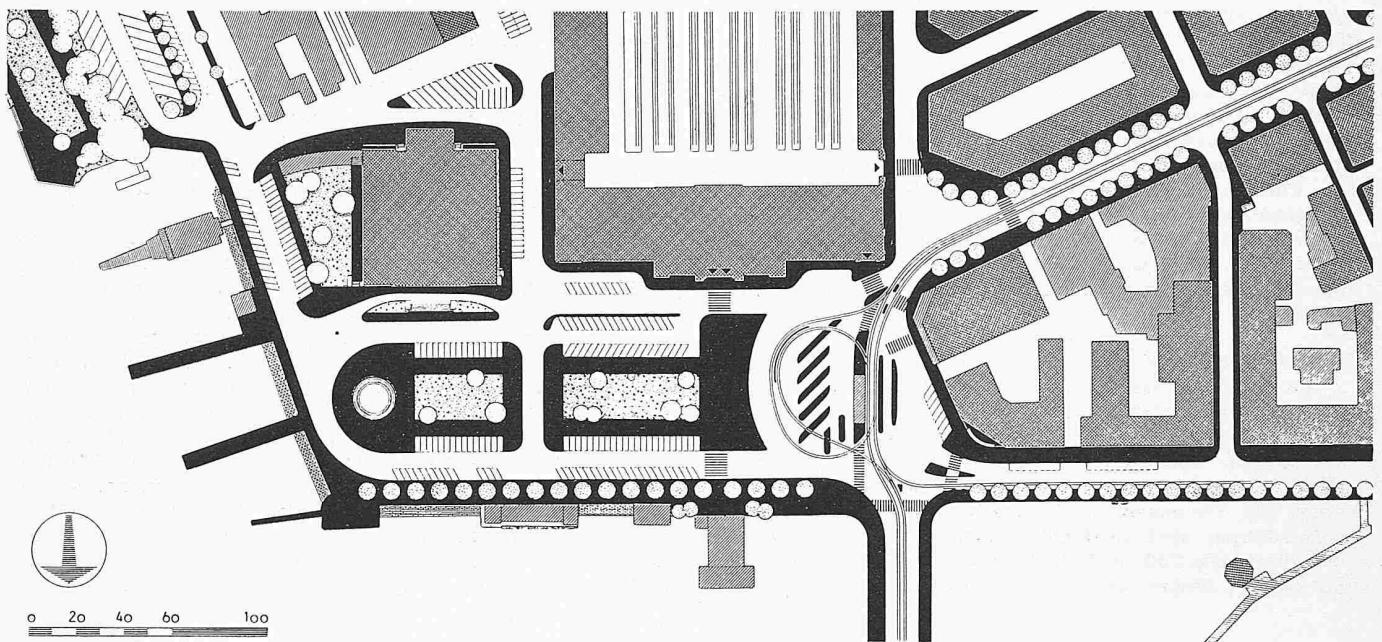


Bild 2. Der Bahnhofplatz in Luzern, heutiger Zustand. Maßstab 1:3000

b) Dem Verkehr in *west-östlicher Richtung* dienen folgende Verbindungen: Pilatusstrasse - Bahnhofplatz - Seebrücke - Schweizerhofquai - Haldenstrasse - Seeburgstrasse - Richtung Meggen. Nordtangente (in einer späteren Ausbaustufe): Lochhof - Friedentalstrasse - Maihof - Dreilindentunnel - Concoursplatz - Haldenstrasse.

Darnach wird der Fernverkehr nicht sofort auf Umfahrungstrassen geleitet, sondern vorläufig bis zum Bau der West- und der Nordtangente in den genannten innerstädtischen Strassenzügen belassen. Die Gründe, die zu dieser Lösung führten, sind im wesentlichen folgende:

Einmal steht im Strassenzug Hirschengraben - Pilatusplatz - Obergrundstrasse dem Nord-Süd-Verkehr bereits heute schon eine sehr leistungsfähige Arterie zur Verfügung, die nach einigen Verbesserungen noch störungsfrei einen bedeutenden Mehrverkehr aufnehmen kann. Sodann überwiegt auch in Luzern wie in andern vergleichbaren Städten der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr beträchtlich gegenüber dem reinen Durchgangsverkehr, so dass Umfahrungsstrassen nur an schönen Sommer-Sonntagen vom Ausflugsverkehr stärker benutzt würden.

Dazu kommt, dass der Bau der auf Luzern zuführenden neuen Autobahnen und Autostrassen, vor allem aber die Vollendung der linksufrigen Vierwaldstätterseestrasse voraussichtlich noch lange Zeit auf sich warten lassen wird. Dies hat zur Folge, dass in den nächsten zehn Jahren im Raum Luzern keine ins Gewicht fallenden Verkehrsumlagerungen zu erwarten sind. Es drängt sich deshalb auf, als Sofortmassnahme die Leistungsfähigkeit der Teilstücke des städtischen Hauptstrassennetzes, die vom Durchgangsverkehr befahren werden, zu erhöhen. Berechnungen haben gezeigt, dass allein durch die Sanierung einiger «Druckpunkte» die im Beschluss der Planungskommission aufgeführten innerstädtischen Strassenzüge noch ungefähr 100 % Mehrverkehr bewältigen können. Mit den hierfür nötigen Aufwendungen im Betrage von ungefähr 15 Mio Fr. können Investitionen von rd. 60 Mio Fr. für die Umfahrungsstrasse hinausgeschoben werden, wobei natürlich die Bauten der I. Etappe auch nach der Erstellung der Tangentenstrassen ihren vollen Wert für die Abwicklung des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs behalten werden.

2. Ausbau des Strassenzuges Kaserne - Eichhof

Am Kasernenplatz soll der vierspurige, richtungsgetrennte Autobahnanschluss mit dem städtischen Strassennetz verbunden werden. Es ist der Bau eines kreuzungsfreien Anschlusswerkes vorgesehen, das auf einem Vorschlag beruht, den Prof. Dr. K. Leibbrand für sein Verkehrsgutachten für die Stadt Luzern ausarbeitete. Vom Kasernenplatz an steht dem Autobahnanschlussverkehr und dem Durchgangsverkehr bis zum Pilatusplatz der breite Hirschengraben zur Verfügung. Auf

dem Pilatusplatz soll für den nach dem Eichhof durchgehenden Verkehr eine zweispurige Unterführung erstellt werden, während der Abbiegeverkehr oberirdisch durch eine optische Signalanlage geregelt wird.

Vom Pilatusplatz bis zum Beginn der heute schon bestehenden Autobahn Süd beim Eichhof kann die 16 m breite Obergrundstrasse benutzt werden. Auf ihr sollen vor allem durch eine optische Regelung der Kreuzungen und durch das Aussparen von Vorsortierspuren die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit verbessert werden. Eine nennenswerte Verbreiterung der Obergrundstrasse ist nicht notwendig.

Bei der verkehrstechnischen Durchbildung dieses Strassenzuges stellt sich vor allem das Problem, wie die Fahrzeuge, die mit hohen Geschwindigkeiten von der Autobahn Nord kommen, in den innerstädtischen Strassenzug, der eine solche Fahrweise nicht erlaubt, übergeführt werden können. Um eine sichere Drosselung der Geschwindigkeiten zu erreichen, ist der Einbau einer «grünen Welle» vom Kasernenplatz zum Eichhof geplant. Sie soll auf ungefähr 50 km/h einreguliert werden. Die grüne Welle wird den Fußgängern das sichere Überschreiten der Strasse und dem Querverkehr, der zwar bescheiden ist, das Abfließen ermöglichen. Da nur wenige Kreuzungen vorhanden sind und sie zudem in fast gleichen Abständen folgen, bestehen für die Anwendung dieses modernen Verkehrsregelungsverfahrens günstige Voraussetzungen.

3. Der Ausbau des Strassenzuges Pilatusplatz - Bahnhofplatz - Luzernerhof

Nach den Beschlüssen der Eidg. Planungskommission hat dieser Strassenzug bis zur Erstellung der Nordtangente dem Verkehr in *west-östlicher Richtung* zu dienen.

Auch hier liegen für eine Leistungssteigerung recht günstige Verhältnisse vor, weil die Strassensegmente zwischen den Knotenpunkten noch beträchtliche Reserven enthalten. In der vierspurigen Pilatusstrasse wurde bereits vor einigen Jahren ein durchgehendes Parkverbot eingeführt. Die Seebrücke wurde im Jahre 1935 grosszügig verbreitert (14 m Fahrbahn; näheres siehe SBZ Bd. 110, Nr. 10, S. 112). Die ebenfalls 14 m breite Fahrbahn des Schweizerhofquais wird nach Entfernung des nicht in der Strassenmitte verlegten Trams bedeutend leistungsfähiger¹⁾. Auch für dieses Teilstück wurde ein beidseitiges, durchgehendes Parkverbot erlassen.

Für den heutigen und den zukünftigen Verkehrsverfall ungenügend dimensioniert sind jedoch die Knotenpunkte Bahnhofplatz und Luzernerhof. Auf beiden Plätzen muss die zweite Ebene herangezogen werden, wenn eine 100 %ige Leistungssteigerung erreicht werden soll.

¹⁾ Am 5. Mai 1957 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern mit grossem Mehr die vollständige Umstellung des Trambetriebes auf Trolleybus beschlossen.

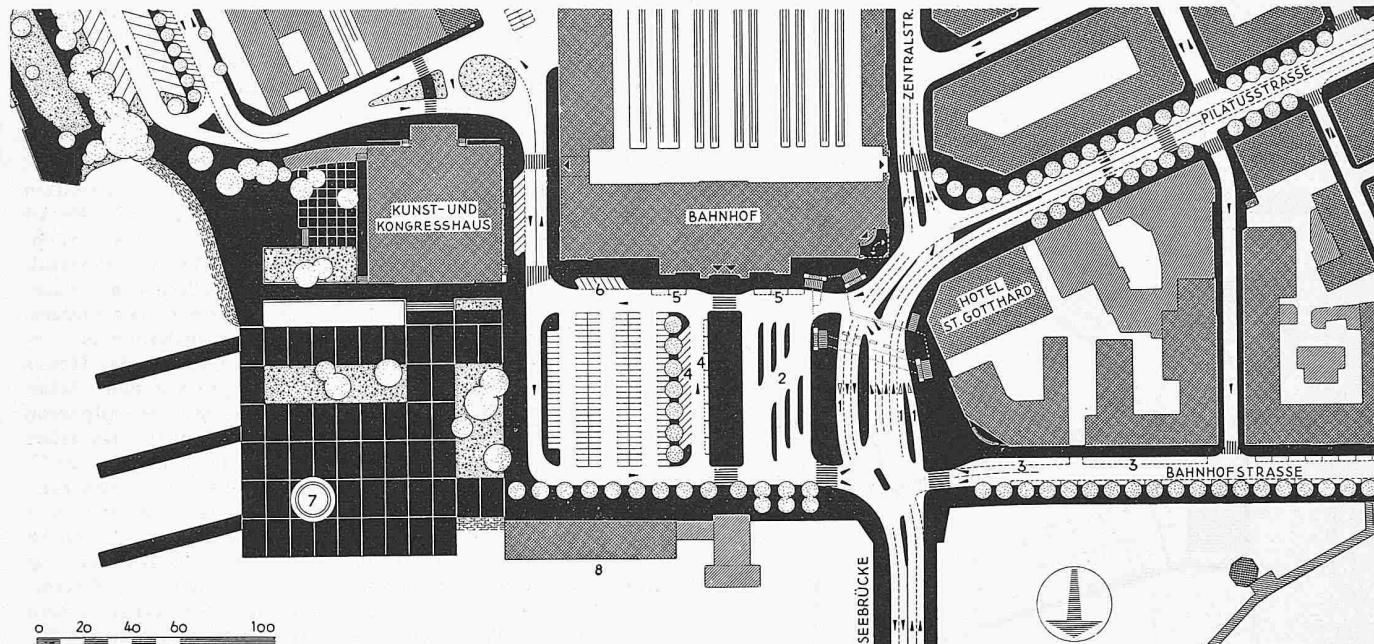


Bild 3. Studie für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. — Anlegestellen der VBL: 1 für die Durchmesserlinien, 2 für die Radiallinien, 3 Fernautobuslinien und Postautokurse, 4 Taxis und Hotelfahrzeuge, 5 Vorfahrt Taxis, 6 Bahnpostzuringerdienst, 7 Wagenbachbrunnen, 8 projektierteter Bau der Dampfschiffgesellschaft

Am *Luzernerhof* stören sich vor allem die Verkehrsströme Seebrücke - Zürichstrasse und Haldenstrasse - Seebrücke. Es wurden in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. K. Leibbrand verschiedene Lösungen (Kreisel, Kreuzung, aufgeweitete Kreuzung) im Detail durchgearbeitet. Die Leistungsberechnungen haben aber ergeben, dass nur der Bau einer Unterführung für die Fahrtrichtung Haldenstrasse - Seebrücke die gewünschte Erhöhung der Leistungsfähigkeit garantiert. Diese Baumaßnahme kann leider erst durchgeführt werden, wenn die den Platz berührende Tramlinie auf Trolleybus umgestellt ist; das wird voraussichtlich im Jahre 1962 der Fall sein.

Der *Bahnhofplatz* ist der kritischste Punkt im innerstädtischen Hauptstrassenetz. Seine mangelhafte Leistungsfähigkeit verursacht vor allem in den Sommermonaten Stockungen in den Zufahrten, was sich nicht nur auf den Motorfahrzeugverkehr, sondern noch mehr auf die öffentlichen Verkehrsbetriebe sehr unangenehm auswirkt. Nach Ansicht der luzernischen Behörden muss der Bahnhofplatz zuerst saniert werden. Da es sich hierbei um eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern allgemein städtebaulich interessante Aufgabe handelt, soll im nächsten Abschnitt über sie etwas eingehender berichtet werden.

4. Studie für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Allgemeines

Der Bahnhofplatz ist der grösste öffentliche Platz Luzerns. Seine Fläche misst rd. 30 000 m². Die heutige Gestaltung (vgl. Bild 2) ist eine Frucht der dreissiger Jahre ²⁾. Wenn berücksichtigt wird, dass sich seit jener Zeit der gesamte Verkehr mehr als verfünfach hat, so kann der damaligen Planung Weitblick und Grosszügigkeit nicht abgesprochen werden. Sie hat denn auch in Fachkreisen lange Zeit als mustergültiges Beispiel gegolten.

Der Bahnhofplatz wird mit seinen Zufahrten auch nach dem Autobahnbau das wichtigste Verkehrszentrum der Stadt bleiben. Es fliessen auf ihm der äusserst lebhafte Stadtverkehr, der öffentliche Verkehr, der durch den Bahnhof bedingte Verkehr und ein Teil des Durchgangsverkehrs zusammen. Zu dieser Bedeutung des Platzes im Verkehrssystem der Stadt tritt noch seine weitere städtebauliche Funktion als Empfangsraum der Stadt für die mit Bahn und Schiff ankommenden Gäste Luzerns. Einige Zahlen sollen die mannigfaltige Aufgabe des Bahnhofplatzes belegen:

a) Das verkehrsgeographische Einzugsgebiet des Bahnhofes Luzern weist heute rund 80 bis 100 000 Einwohner auf.

2) Vgl. die Ausführungen von Stadtging. H. von Moos in SBZ Bd. 104, S. 266 (8. Dez. 1934).

In 20 bis 30 Jahren werden es ungefähr 120 bis 140 000 sein. Zusammen mit dem zeitweise sehr starken Touristik-Verkehr ergeben sich bei den auf den Bahnhofplatz angewiesenen öffentlichen Transportanstalten gegenwärtig bereits folgende Zahlen von Ankünften und Abreisen pro Tag: SBB: Winter 25 ÷ 30 000, Sommer 40 ÷ 70 000; DGV: Sommer bis 32 000; VBL und Fernautobuslinien: 15 ÷ 20 000.

b) Der Motorfahrzeugverkehr am Bahnhofplatz ist sehr dicht. Es wurden festgestellt: im individuellen Verkehr bis 2200 einfahrende Motorfahrzeuge pro Stunde auf sämtlichen Platzzufahrten und bis 24 000 Motorfahrzeuge auf der Seebrücke an einem Sommerwerktag (16 Stunden in beiden Richtungen) und im öffentlichen Verkehr rd. 180 Busse bzw. Trams pro Stunde.

c) Im Sommer 1957 wurden auch die Fussgänger gezählt. An einem schönen Werktagabend benutzten zwischen 17.30 h und 18.30 h insgesamt 11 680 Personen die Fussgängerstreifen des westlichen Teils des Bahnhofplatzes.

Die heutige Anlage leistet also Erhebliches, ist jedoch an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Dies hat seine Ursache vor allem in den zu knapp gewordenen Abmessungen der dem rollenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrbahnen, den zu kurzen Einfädelungsstrecken des Kreisels, in der ungenügenden Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der übermässigen Beanspruchung des Verkehrsraumes durch die Radiallinien der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (VBL).

Massnahmen für den Strassenverkehr (Bild 3)

Es wird vorgeschlagen, den motorisierten Verkehr möglichst gestreckt über den Platz zu führen. Berechnungen haben ergeben, dass auch mit einem bedeutend vergrösserten Kreisel das angestrebte Planungsziel nicht ohne optische Regelung der Zufahrten erreicht werden könnte. Unter diesen Umständen ist jedoch die Kreiselführung dem Kreuzungsbetrieb, wie er vorgesehen ist, unterlegen. Es würden auf dem Platz längere Fahrzeiten und damit auch längere Räumzeiten entstehen, die sich wiederum ungünstig auf die Wartezeiten auswirken. Zudem wäre bei einer Kreiselführung der gesamte Süd-Nordverkehr unmittelbar vor dem Bahnhofshauptausgang durchzuführen. Dies sollte bei der Gestaltung von Bahnhofvorplätzen vermieden werden ³⁾. Die vorgeschlagene Lösung trägt diesem Grundsatz Rechnung.

Die Fahrtrichtung Seebrücke - Pilatusstrasse wird vor dem Postgebäude und dem Hotel St. Gotthard belassen. Die zwei

3) Vgl. Feuchtinger, «Eisenbahntechnische Rundschau» 1952, Heft 6, und Hipp, «Der Eisenbahnbau» 1950, Heft 8.

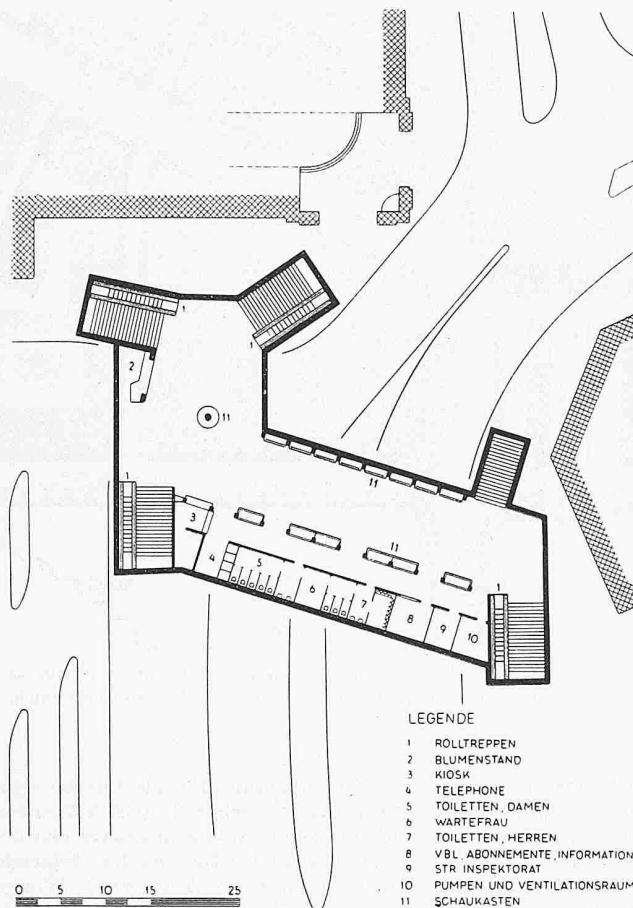


Bild 4. Bahnhofplatz Luzern, Fussgängerunterführung, Studie 1:800

Fahrspuren der Seebrücke werden auf fünf aufgeweitet. Zwei dienen als Aufstellspuren für den Abbiegeverkehr nach dem Bahnhof, zwei für den durchgehenden Verkehr nach der Pilatus- bzw. Zentralstrasse, eine als Anlegebucht für die Durchmesserlinien der Verkehrsbetriebe.

Der Engpass zwischen dem Bahnhof und dem Hotel St. Gotthard wird von 13,5 m auf 18,5 m aufgeweitet. Dies wird erreicht, indem auf der Bahnhofseite das Trottoir als Arkade durch das Aufnahmehaus geführt und auf der Seite des Hotels St. Gotthard die bestehende Hotel-Terrasse entfernt wird. Es werden deshalb an dieser Stelle für die Fahrtrichtung Seebrücke - Pilatusstrasse zwei Fahrbahnen, für die Abbieger nach der Zentralstrasse eine Fahrbahn, für die Fahrtrichtung Pilatus/Zentralstrasse - Seebrücke zwei Fahrbahnen und für die Abbieger nach dem Bahnhof eine Fahrbahn zur Verfügung stehen.

Die vorgesehene optische Signalanlage hat vor allem die Kreuzung zwischen dem Verkehr Pilatusstrasse - Seebrücke und dem Verkehr Seebrücke - Bahnhofgebäude zu regeln. In der Hauptphase wird der durchlaufende Verkehr abrollen können, in der Nebenphase der Abbiegeverkehr. Um die gewünschte Leistung zu erreichen, müssen die Phasen ineinander greifen. Jeder Fahrzeugstrom einer folgenden Phase wird so rechtzeitig freigegeben, dass er sich demjenigen der vorangehenden Phase unmittelbar anschliesst. Ferner werden die drei sich folgenden Kreuzungen derart signalisiert, dass jeder Verkehrsteilnehmer, der freie Fahrt erhalten hat, auch an den folgenden Signalen Grün vorfindet. Beim Studium der Signalanlagen hat sich gezeigt, dass die Zentralstrasse, die heute Einbahnstrasse ist, für die Fahrtrichtung Seebrücke - Bundesplatz wieder geöffnet werden kann. Da die vorsortierten Verkehrsströme von der Pilatusstrasse und von der Zentralstrasse nicht gleichzeitig je zweispurig in die dreispurige Strecke bei der Bahnhofecke, in der ebenfalls vorsortiert werden muss, einfahren dürfen, müssen die Fahrzeuge von der Pilatusstrasse während der Grünzeit des Stromes Zentralstrasse - Seebrücke bzw. Bahnhof gestoppt werden. Wird die Ampel etwa 10 m vom theoretischen Schnittpunkt der beiden Fahrbahnen zurückgesetzt, kann während dieser Phase der Abbiegeverkehr nach der Zentralstrasse durchgeschleust werden. Die Wieder-

eröffnung der Zentralstrasse für diese Fahrtrichtung wird eine willkommene Entlastung des nahe gelegenen Viktoriaplatzes zur Folge haben, der heute infolge des starken Linksabbiegeverkehrs ebenfalls an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist.

Der Fussgängerverkehr

Der Fussgänger stellt auf dem Bahnhofplatz bei weitem das grösste Kontingent aller Verkehrsteilnehmer dar. Er ist in der Planung mit entsprechendem Gewicht zu berücksichtigen. Wichtigster Bestandteil aller Studien für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist deshalb die Erstellung einer *Fussgängerunterführung* von der West- auf die Ostseite des Platzes.

Nach dem Vorschlag, wie er in Bild 4 enthalten ist, beginnt die Fussgängerunterführung bei der Ostseite des Hotels St. Gotthard und endigt mit zwei Ausgängen vor dem Bahnhofgebäude und einem dritten auf dem grossen Hauptperron der VBL. Sie wird mit 10 m Breite und 2,60 m lichter Höhe geräumige Ausmasse aufweisen. Im total 18 m breiten unterirdischen Raum werden noch einige Nebenanlagen zusätzlich untergebracht. Von den fünf Eingängen zur Unterführung sollen vier mit Rolltreppen versehen werden. Neben diesen ist jeweils noch eine 4 m breite normale Treppe vorgesehen. Die Treppenanlage vor dem Hotel St. Gotthard nach der Pilatusstrasse kann vorläufig noch nicht mit einer Rolltreppe erstellt werden, da der Platz hiefür fehlt. Um die Rolltreppen vor Regen und Schnee zu schützen, sind sie mit Dächern zu versehen. Diese können in vorteilhafter Art und Weise mit den Perrondächern der VBL-Haltestellen kombiniert werden.

Die Erstellung der Unterführung wird eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz bringen. Abgesehen von den Vorteilen, die sie dem Fussgänger bietet, wird nach dem Wegfall der oberirdischen Fussgängerpassage eine automatische Leistungssteigerung von über 50 % für den Motorfahrzeugverkehr erzielt, da heute alle 35-40 Sekunden der gesamte Motorfahrzeugverkehr an dieser Stelle gestoppt werden muss, um dem Fussgänger das Überqueren der Fahrbahn während 20-25 Sekunden zu gestatten.

Der öffentliche Verkehr

Das Vorhandensein verschiedener Verkehrsmittel in einem Raum verlangt einen schnellen, bequemen und sicheren Übergang von dem einen auf das andere. Diese Forderung wird mit dem vorgeschlagenen Fussgängertunnel vollständig erfüllt. Von den Perrons der SBB aus können alle Haltestellen der Stadt- und Fernautobusse ohne Fahrbahnquerung direkt erreicht werden. Die Fussgängerunterführung ermöglicht auch das «kreuzungsfreie» Umsteigen der VBL-Fahrgäste und den unbehinderten Zugang von allen Richtungen zum Bahnhof.

Die gestreckte Führung des privaten Verkehrs über den Platz erfordert allerdings auch von den Verkehrsbetrieben eine Anpassung ihres Liniensystems. Heute enden 13 von gesamt 15 Tram- und Buslinien auf dem Bahnhofplatz. Die Fahrzeuge der Radiallinien benutzen den Bahnhofplatz für ihre Wendemanöver und versperren damit kostbaren Verkehrsraum. Dieser Zustand ist bei einer Spitzenbelastung von bis zu 180 Busfahrten pro Stunde unbefriedigend. Die VBL sehen deshalb bei der Betriebsumstellung vom Tram auf den Trolleybus die Zusammenlegung der Liniens 2 (Bahnhof - Emmenbrücke) und 6 (Bahnhof - Dietschiberg) vor. Ferner wird eine andere Führung der Buslinie 7 geprüft, so dass nur noch die schwächer frequentierten Stadtlinien und die Fernbusse ihr Wendemanöver auf dem Bahnhofplatz vornehmen müssen.

Die vorgesehenen Anlegekanten und Inseln bieten Platz für 20 Grossraumbusse. Heute sind, die Traminseln eingeschlossen, 14 Anlegeplätze vorhanden.

Gestaltung der übrigen Platzteile

In die Studien für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes wurde nicht nur der Verkehrsteil einbezogen, sondern es wurde auch untersucht, ob sich Änderungen auf der östlichen Platzhälfte aufdrängen. Es hat sich ergeben, dass mit der Zeit dort eine Neugestaltung vorzunehmen ist. Da jedoch vom Stadtrat die Durchführung eines Wettbewerbes über die Gestaltung der beiden Seeufer beschlossen worden ist, sind Änderungen auf den östlichen Platzteilen noch zurückzustellen, um den Ideenwettbewerb nicht zu präjudizieren. Erwünscht wäre vor allem eine saubere Trennung der Flächen für den rollenden, den ru-

henden und den Fussgängerverkehr. Heute ist dies nicht der Fall (vgl. Bild 2). Nach der Studie, wie sie in Bild 3 enthalten ist, könnte unter Beibehaltung der heute vorhandenen Anzahl Parkplätze durch eine bessere Organisation vor dem Kunst- und Kongresshaus ein grosser Platz am See geschaffen werden, der vornehmlich dem Fussgänger reserviert wäre und nur bei festlichen Anlässen (Musikfestwochen usw.) und vom Schiffszubringerdienst befahren werden müsste. Die angestellten Untersuchungen haben aber gezeigt, dass sich die westliche Platzumgestaltung (rollender Verkehr) für sich allein durchführen lässt, ohne dass damit eine Neugestaltung der übrigen Platzteile präjudiziert würde. Der in Bild 3 enthaltene Vorschlag für den Umbau des Platzes östlich der Linie Bahnhofshauptausgang - Dampfschiffstation wird deshalb nicht Gegenstand der Kreditvorlage sein, da zu hoffen ist, dass der noch durchzuführende Ideenwettbewerb hiefür noch bessere Lösungen zeigen wird.

Kosten

Die Kosten für den Ausbau des Platzteils für den rollenden Verkehr werden auf 3,9 Mio Fr. veranschlagt. Der hohe Aufwand ist bedingt durch die sehr schlechten Baugrundverhältnisse, die umfangreichen Leitungsverlegungen und den teuren Landerwerb.

Stadtbaumeister Max Türler

ist mit dem 30. Juni 1957 infolge Erreichung der Altersgrenze von seinem Amt zurückgetreten, in dem er seit 1933 gewirkt hat.

Seine Jugendzeit in Schaffhausen gab ihm früh die Liebe zu den Schönheiten seiner Vaterstadt und damit wohl zu architektonischer Schönheit und architektonischem Schaffen überhaupt. Prominente Lehrer in München und Stuttgart haben diese Liebe grösser werden lassen: Paul Bonatz, Schmittenhener, Fiechter, Theodor Fischer. Dem Diplom in Stuttgart, 1919, folgte anregende, praktische Betätigung in Chur, Sankt Gallen, Den Haag und während sechs Jahren, unter Prof. Abel, im Hochbauamt von Köln. Diese Stadt wurde ihm zum beglückenden Erlebnis, aus der er, mit allen Berufsidealen, auch seine liebenswürdige Lebensgefährtin im Jahre 1931 zu uns nach Luzern brachte. Hier übernahm er das neugeschaffene Bebauungsplan-Bureau und wurde er am 1. Januar 1933 zum Stadtbaumeister gewählt.

Max Türler hat sich seine Stellung erkämpfen müssen: Als Nichtluzerner, als Nichtpolitiker in unserer traditionell politischen Stadt und als feinfühlender Idealist. Aber er hat sich sehr rasch in die Probleme eingelebt.

Das Wirken des Stadtbaumeisters liegt nicht im «Bauen». Das würden seine Kollegen nicht gerne sehen. Es liegt im Planen, im Aufstellen der Grundlagen der baulichen Weiterentwicklung der Stadt im Zusammenhang mit den Aussengemeinden, der Regionalplanung Zentralschweiz sowie der Landesplanung überhaupt. Diese Sisyphusarbeit in unserer so bewegten Zeit wird vom Uneingeweihten kaum erkannt, es sei denn anlässlich zeitweiliger Namensnennung als Leiter oder Mitarbeiter in ungezählten Kommissionen und Preisgerichten. Wenn Max Türler in unserer Stadt nicht zum grossen Bauen kam, so hat er doch seinen Kollegen grosse Bauaufgaben vorbereitet: Schulhäuser, Strandbad, Spiel- und Sportplätze. Und wenn er in der Zeit seines Wirkens einige kleinere Bauaufgaben selbst verwirklichen durfte, so hat er das mit viel Liebe und Feingefühl getan. Ich möchte ganz besonders die liebenswürdige Seelufer-Gestaltung des «Trottli» erwähnen. Wenn diese in absehbarer Zeit dem Verkehr weichen muss, wollen wir hoffen, dass sie in ähnlicher Gestaltung gegen den See verschoben werde.

Im Oktober 1953 hat der Stadtrat von Luzern, wohl etwas verspätet, die «Kommission zum Schutze der Altstadt» geschaffen und Stadtbaumeister Türler zu deren Vorsitzendem ernannt. Die «Altstadt» Luzerns ist zugleich deren Geschäftszentrum. Sie umfasst als solches einen verhältnismässig grossen Teil der Stadt, im Gegensatz zu Zürich und Basel. Daraus ergaben und ergeben sich Widersprüche bei Um- und Neubauten zwischen dem Willen zur Erhaltung des Alten und der Forderung neuzeitlichen Gestaltens, die Kompromissen rufen mussten. Widersprüche, die in der Kommission selber

zum Austrag kamen und Türlers starken, persönlichen Einsatz forderten. Kurz vor dem Rücktritt von Stadtbaumeister Türler hat die Kommission dem Stadtrat einen Tätigkeitsbericht und Richtlinien zur Schaffung «rechtlicher Grundlagen zur Erhaltung der Altstadt» unterbreitet: Eine Arbeit Türlers, von allen Kommissionsmitgliedern gutgeheissen und unterzeichnet.

Diese Festnummer zierte ein Aufsatz aus Max Türlers Feder über die Erhaltung und Restaurierung wichtiger Bauwerke in Luzern — Aufgaben, die ihm je und je am Herzen lagen und denen er seinen ganzen Einsatz geschenkt hat. Er wird ihnen als Mitglied der einschlägigen Kommissionen und als Beauftragter der Stadt weiter dienen. Wenn Max Türler, wie ich glaube möchte, den Vorsitz der «Altstadtkommission» beibehält, so mag er seine zu Luzern gefasste Liebe weiterhin, unbeschwert, betätigen. *Carl Griot-Weerli*

BUCHBESPRECHUNGEN

Neuzeitlicher Stahlhochbau. Von *Curt F. Kollbrunner*. Heft Nr. 22 der Mitteilungen über Forschung und Konstruktion im Stahlbau, herausgegeben von der AG. Conrad Zschokke, Döttingen. 56 S. mit Abb. Zürich 1957, Verlag Leemann. Preis geh. Fr. 7.30.

Der Autor zeigt die Vorteile des Baustoffes Stahl im Hochbau und seine Anwendung für Hallen und Skelettbauten. Der Korrosion und dem Feuer kann durch geeignete Anstriche und feuerhemmende Verkleidungen begegnet werden. Die Behandlung der Stabilitätsprobleme ist bedingt durch das Bestreben, immer schlanker und dünner zu konstruieren. Die Zukunft sollte es ermöglichen, den Charakter der Stahlbauweise noch mehr hervorzuheben. Der Stahl als Baustoff muss bewusst betont und architektonisch zur Geltung gebracht werden. Ausländische Beispiele zeigen sichtbare, tragende Außenstützen ausserhalb des verkleideten Raumes. — Ein vollständiges Literaturverzeichnis der vom Verfasser herausgegebenen Publikationen über Stahlhochbauten und Stabilitätsprobleme weist Interessenten den Weg, um sich in dieses wichtige Anwendungsbereich des Stahlbaues zu vertiefen.

Dipl. Ing. *W. Kollros*, Luzern

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Band III. Herausgegeben vom Eidg. Amt für Verkehr. Gesamtdaktion René Thiessing. 529 S. mit Abb. Frauenfeld 1957, Verlag Huber & Co. Preis geh. Fr. 33.15.

Der sehnlichst erwartete, nun vorliegende dritte Band umfasst das Rollmaterial der Normal- und Schmalspurbahnen. Er ist bis zum Jahre 1956 ergänzt und gliedert sich sinngemäss in Dampflokomotiven (Dipl. Ing. *H. Nyffenegger*, SLM, Winterthur), elektrische Triebfahrzeuge (Prof. Dr. *Karl Sachs*, Zürich, und Dr. h. c. *Franz Gerber*, Bern), Diesel-Triebfahrzeuge (Dipl. Ing. *Oscar Schläpfer*, Gebr. Sulzer AG., Winterthur) und Triebfahrzeuge mit anderen Antriebsarten (verschiedene Verfasser). Ein zweiter, von *Fritz Halm*, SBB, Bern, verfasster Teil, behandelt sehr ausführlich die zahlreichen Probleme der Eisenbahnwagen (Zweckbestimmung, Einteilung, Konstruktion, Ausgestaltung usw.). In einem dritten Teil beschreiben verschiedene Fachleute die besondern Ausrüstungen der Fahrzeuge, so Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Wagen (Dr. sc. techn. *Erwin Meyer*, SBB, Zürich), die Bremsen (Dipl. Ing. *Albert Nievergelt* und *Alfred Keller*, SBB, Bern) und den Fahrzeugunterhalt (Dipl. Ing. *Robert Egger* und Dipl. Ing. *Paul Winter*, SBB, Bern).

Die Verzögerung in der Herausgabe dieses Bandes ergab sich aus der Schwierigkeit der Textbeschaffung. Das Rollmaterial erfährt gegenwärtig eine durchgehende Erneuerung. Die Darstellung musste dem neuesten Stand entsprechen. So war eine wiederholte Ergänzung des Textes notwendig. Sie hat sich gelohnt. Denn nun bietet das Werk in der vorliegenden Form eine vollständige Uebersicht von Entwicklung und Stand bis zum Jahre 1956 und damit ein imposantes Bild der gewaltigen technischen Arbeit, die in einem Zeitraum von wenig mehr als hundert Jahren geleistet worden ist.

Das allgemeine Interesse dürfte wohl in erster Linie bei den Triebfahrzeugen liegen. Hier haben sich denn auch je und je die grössten technischen Probleme gestellt. Schon frühzeitig tauchen bei den Dampflokomotiven schweizerische Konstruktionen auf (Escher Wyss 1856, Werkstätte Olten 1865, Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1874). Sie haben sich bald