

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103 (1985)
Heft: 24: Der Neubau des Hauptbahnhofs Luzern

Artikel: Bauvorhaben im Bahnhofgebiet Luzern: Vorwort des Kreisdirektors
Autor: Schaaf, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75812>

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: 22.02.2026

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

Bauvorhaben im Bahnhofgebiet Luzern

Vorwort des Kreisdirektors

Von Peter Schaaf, Luzern

Dank seiner zentralen Lage war Luzern schon im frühen Mittelalter ein wichtiger Umschlagplatz und eine bedeutende Station auf dem Weg über den Gotthard. Nach dem Bau des ersten Bahnhofes im Jahr 1859 und nach der Eröffnung der verschiedenen Zufahrtslinien stieg die Bedeutung Luzerns als Verkehrsknotenpunkt. Dies hatte zur Folge, dass bereits 37 Jahre nach der ersten Inbetriebnahme eine vollständig neue Bahnhofsanlage mit einem architektonisch ansprechenden Aufnahmegebäude erstellt werden musste. Seither ist der Bahnhof Luzern pulsierendes Zentrum, das Tor zu Stadt und Ferne.

Durch seinen zentralen Standort, an landschaftlich schönster Lage am See, prägt der Bahnhof in entscheidendem Masse das Stadtbild Luzerns. Er verbindet die verschiedenen Verkehrsträger Bahn, Post, Schiff, Regional- und Stadtbusse miteinander und vermittelt den Fußgängern kurze Zugänge zu Stadtzentrum und See. Der Slogan «Mit der Bahn ins Herz der Städte» könnte für Luzern nicht treffender sein.

Der Kopfbahnhof Luzern steht in der gesamtschweizerischen Rangliste im 6. Rang. Trotz Leistungssteigerungsmassnahmen auf den Zufahrtsstrecken

vermochte er mit seinen Anlagen, die in den wesentlichen Zügen seit 1896 unverändert geblieben sind, der steigenden Verkehrsentwicklung nicht mehr voll zu genügen. Während bei der Inbetriebnahme der Anlagen vor 89 Jahren täglich rund 100 Züge in den Bahnhof ein- und ausfuhren, sind heute rund 500 Zugsfahrten zu bewältigen. Aber nicht nur im Zugsverkehr, sondern auch im Personenverkehr nimmt Luzern mit 1,2 Mio verkauften Fahrkarten und 52 000 ausgegebenen Abonnementen, die gesamthaft rund 30 Mio. Fr. Einnahmen erbrachten, gesamtschweizerisch eine Spitzenposition ein.

Bild 1. Flugaufnahme des Bahnhofgebiets Luzern (Frühjahr 1985) mit neuem Postbetriebsgebäude, Parkhaus und Neubau Inseliquai



Da der Transitverkehr Luzern grossräumig über die Südbahn (Wohlen-Immensee) umfährt, beschränken sich die Aufgaben des Güterbahnhofes auf die Bildung und Zerlegung regionaler Güterzüge (90 Züge) und auf örtliche Rangieraufgaben.

Die Bedeutung Luzerns, als Verkehrsknotenpunkt und als wirtschaftliches Zentrum der Zentralschweiz, wird durch die Anzahl Reisende, die den Bahnhof betreten, verlassen oder dort umsteigen, verdeutlicht. An einem Werktag im Sommer wurden beispielsweise 51 000 Personen gezählt.

Der Grossbrand vom 5. Februar 1971, der den wesentlichen und zentralen Teil des Aufnahmegeräudes mit der markanten Bahnhofskuppel zerstörte, verschärfe einerseits die schon früher festgestellte Unterkapazität, beschleunigte aber auch den Planungsvorgang. Dank einer erspriesslichen und intensiven Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Partnern (Kanton, Stadt, PTT und SBB) und dank fortschrittlicher Entscheidungen in politischen

Gremien und bei Volksabstimmungen konnten die Planungsarbeiten so weit gedeihen, dass am 5. April 1981 im Frohburg- und Merkurareal mit der Verwirklichung des prämierten Projektes «Reuss» begonnen werden konnte. Seither folgte eine Bauetappe der anderen. Verschiedene Objekte konnten inzwischen bereits in Betrieb genommen werden, und in einigen Wochen wird man daran gehen, die Arbeiten am Aufnahmegeräude anzupacken.

Es liegt mir sehr daran, allen Beteiligten, insbesondere aber den Behörden von Kanton und Stadt Luzern, den Stadtluzerner Stimmberichtigen, den Organen der PTT und den übrigen Partnern für ihre weitsichtigen Entscheidungen und für ihre Unterstützung herzlich zu danken. Dankeschön aber auch unseren Mitarbeitern auf allen Ebenen. Ein besonderer Dank gebührt unserem auf Ende November 1984 in den Ruhestand getretenen Oberingenieur Alfred Etterlin. Der Bahnhof Luzern war und ist für den zurückgetretenen Chef der Bauabteilung eine Art

Lieblingskind, obwohl, nach dem steinigen Weg zu beurteilen, der bis zum Baubewilligungsverfahren zurückgelegt werden musste, dieses Bauvorhaben gelegentlich zu seinem Sorgenkind hätte werden können. Mit ungebrochenem Optimismus, mit der ihm eigenen Beharrlichkeit, verbunden mit unwiderstehlichem Charme, wusste Alfred Etterlin meisterhaft die massgebenden Beziehungen anzuknüpfen und den Weg zum Baubeginn freizulegen. Hierfür gebührt ihm Dank und Anerkennung.

Das Ziel ist bekannt, die Weichen sind gestellt, und die Signale stehen auf Fahrt. Die Fahrt kann fortgesetzt werden! Bis 1991 ist noch ein weiter Weg zurückzulegen. Ich bin zuversichtlich, dass es uns mit vereinten Kräften und mit dem Einsatz aller Beteiligten gelingen wird, fahrplanmäßig zur «CH 91» anzukommen.

Adresse des Verfassers: P. Schaaf, Direktor des Kreises II der Schweizerischen Bundesbahnen, 6000 Luzern.

SBB-Bauvorhaben Bahnhofgebiet Luzern

Von Willy Kaeslin und Alfred Etterlin, Luzern

Geschichtlicher Ablauf

Der «neue» Bahnhof von 1896/1926

Entwicklung der Planung der verschiedenen im Raum Luzern endigenden Privatbahnen

Im Jahre 1851 wurde Luzern erstmals im Zusammenhang mit dem Bau einer Eisenbahnlinie – nämlich Basel-Luzern – erwähnt. 1854 erfolgten Verhandlungen mit dem Regierungsrat des Kantons Luzern, um ab November desselben Jahres mit den Arbeiten in Ro-

thenburg und im «Emmenbaum» (Emmenbrücke) durchgehend – mit Sonntagsarbeit (!) – zu beginnen.

Am 1. Juli 1856 rollte der erste Zug der «Schweizerischen Centralbahn» (SCB) von Olten nach Emmenbrücke. Erst ein Jahr später stimmte der Luzerner Stadtrat dem Projekt eines Kopfbahnhofes in der Lage Viktoriaplatz/«Fröschenburg» zu, nachdem damals über andere Standorte wie «Sentimatt» (Waisenhaus) und Weyquartier (Genferhaus/Hotel «National») hitzig diskutiert worden war. Die Reisenden mussten noch 3 Jahre eine holprige Fahrt von der Stadt Luzern bis Emmenbrücke in der Kutsche in Kauf nehmen, bis am 1. Juni 1859 der erste Zug im ersten Bahnhof von Luzern (Pilatusstrasse, Hotel «Viktoria») einfahren konnte. Damit war es möglich geworden, Städte wie Bern, Basel und Zürich von Luzern aus auf dem Schienenweg – allerdings über Olten – zu erreichen. Die Lage des Bahnhofes war so gewählt, dass sie keines der damals bestehenden Quartiere benachteiligte, also ausserhalb der damals noch fast vollständig intakten Stadtbefestigung gelegen war.

Genau 5 Jahre später, 1864, war Luzern über eine direkte Linie der «Nordostbahn» (NOB) – allerdings über das Knonaueramt – mit Zürich verbunden. Erste Absicht war, für die Zürcherlinie «im Rank» des Maihofquartiers einen getrennten Endbahnhof zu erstellen.

Bild 1a. Variantenstudien zur Seeüberquerung Gotthardbahn (Durchgangslinie, 1872)

