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

Artikel: SBB-Bauvorhaben Bahnhofgebiet Luzern
Autor: Kaeslin, Willy / Etterlin, Alfred
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-75813

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: 13.12.2025

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

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 Aufnahmegebäudes mit der markanten Bahnhofkuppel zerstörte, verschärfte 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 Aufnahmegebäude anzupacken.

Es liegt mir sehr daran, allen Beteiligten, insbesondere aber den Behörden von Kanton und Stadt Luzern, den Stadtluzerner Stimmberechtigten, 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

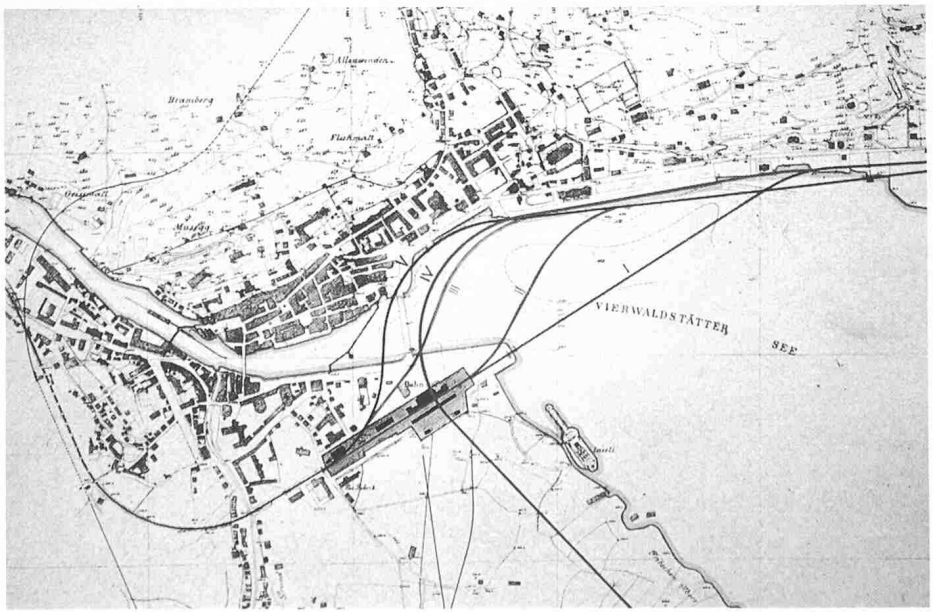
Geschichtlicher Ablauf

Der «neue» Bahnhof von 1896/1926

Entwicklung der Planung der verschiedenen im Raume 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 Rothenburg und im «Emmenbaum» (Emmenbrücke) durchgehend - mit Sonntagsarbeit (!) - zu beginnen.

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



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.

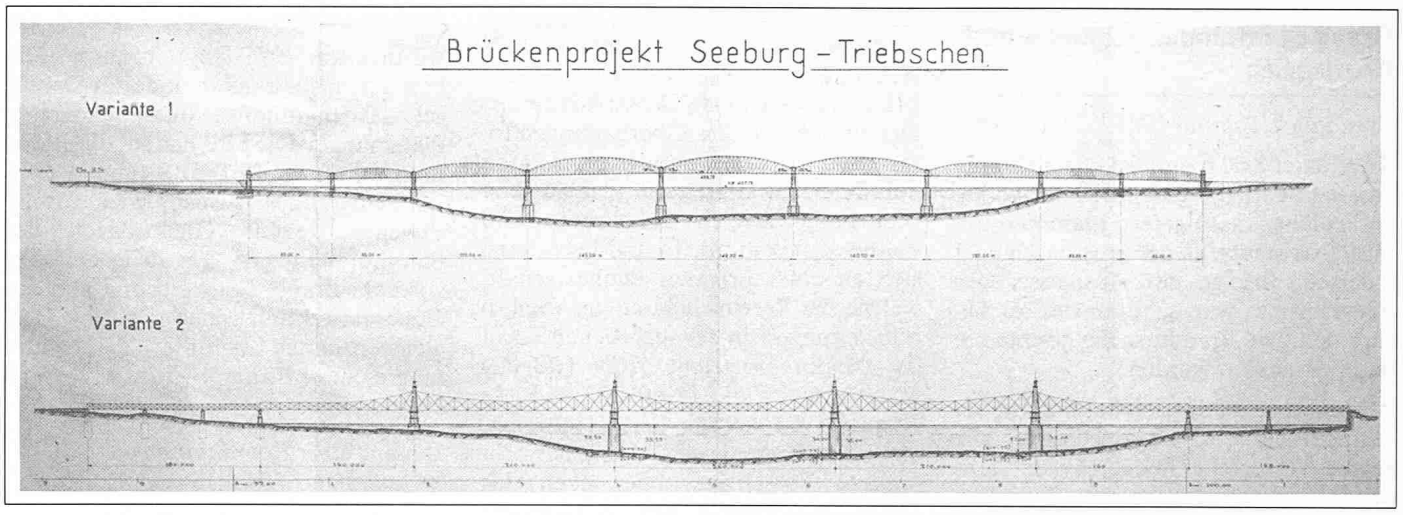


Bild 1b. Brückenprojekt Seeburg-Tribschen

1875 fuhr sodann der erste Zug durchs Entlebuch von Luzern nach Bern. 1883 kam die Seetalbahn, von Lenzburg/Beinwil, in Emmenbrücke endigend, hinzu.

Alle diese Netzergänzungen bedingten für den «Pilatusstrassen-Bahnhof», dessen Ausziehgleis bis zum See reichte, laufende Erweiterungsarbeiten.

1886 wurde die Gesellschaft «Kriens-Luzern-Bahn» (KLB) gegründet, und nach 4 Monaten Bauzeit hatte auch Kriens - über eine Drehscheibe (!) am heutigen Pilatusplatz - seinen Bahnanschluss.

Mitte 1889 erreichte die von der welschen «Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft» (JSB) erbaute Brünigbahn die Stadt Luzern, mit einem eigenen Bahnhof beim «Inseli».

Durchgangs- oder Kopfbahnhof Luzern?

Mit der Projektierung der Gotthardlinie im Jahr 1873 (Sitz der Direktion in Luzern), wird die Diskussion um den endgültigen Standort des «Central-Bahnhofes» in Luzern erneut aktuell. Während die Gotthardbahn (GB), die nach Süden orientiert ist, ihren Bahnhof in der «Halde» sah (Varianten zwischen Schwanenplatz und «Brüelmoos»), gab es Vorschläge, die von Immensee über Küssnacht-Meggen herführende Linie mit einer eisernen Brücke vom heutigen Hotel «Palace» her, quer über das Seebecken, in den Bahnhof «Pilatusstrasse» einzuführen. Damit wäre der Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof geworden (Bilder 1a und 1b)!

Die aktuelle Idee, den Bahnhof Luzern als Durchgangsbahnhof zu gestalten, bestand somit bereits vor über 100 Jahren. Die Uferbahnhofprojekte der Gotthardbahn scheiterten glücklicherweise; man erkannte doch schon damals die Schönheit und den Wert der nach Süden orientierten Uferzone. Die «mächtige» Verwaltung der «Centralbahn» (SCB mit Sitz in Basel) widersetzte sich dem Ansinnen der Gotthardbahn (GB) und schlug als «Central»-Bahnhof für alle bestehenden, in Luzern endigenden oder projektierten neuen Durchfahrtlinien einen Standort im «Untergrund»-Quartier vor.

Endgültiger Standort des «Centralbahnhofes» / Aufnahmegebäudes

Der Bundesrat genehmigte 1892 endlich ein Projekt für den «neuen» Bahnhof Luzern entsprechend der heutigen Lage, nachdem entschieden worden war, alle Linien «unter einem Dach» zu vereinigen.

Im Jahr 1896 konnte der «neue» Bahnhof samt neuem Empfangsgebäude dem Betrieb übergeben werden.

Das «neue» Bahnhofgebäude (95 m lang und 35 m tief), durch Architekt A. Linder im Auftrag der Schweizerischen Centralbahn (SCB) erstellt, ruht auf 40 000 Holzpfählen und war mit seiner über 40 m hohen Kuppel ein markanter Baukomplex, ein ausgeprägter Gegenakzent zu den bereits vorhandenen Hotelbauten am Schweizerhof- und am Nationalquai; ein Gegengewicht linkes/rechtes Ufer hatte sich eingestellt (Bild 2).

Ergänzung durch Anbau eines Ostflügels 1926

In den Jahren 1922-1926 drängte sich zufolge der grossen Verkehrszunahme bei SBB und PTT nach dem 1. Weltkrieg ein Erweiterungsbau in Richtung Osten auf, wodurch das Aufnahmegebäude die symmetrische Erscheinung in seiner Volumetrie und eine wertvolle Ergänzung erhielt.

Adresse des Verfassers: *W. Kaeslin*, dipl. Ing. ETH, Sektionschef Tiefbau, Bauabteilung SBB, Kreis II, Luzern.

Bild 2. «Neuer» Bahnhof 1896

Brand des Bahnhofgebäudes und Provisorien

Brandtag 5. Februar 1971

Kurz nach 8.00 h entwickelte sich eine ausserordentlich grosse Rauchwolke, aus welcher rasch grosse Flammen unmittelbar stadtseits der grossen Kuppel loderten. Infolge des Ausmasses der Feuersbrunst war schlimmstes zu befürchten. Die Brandursache konnte nie definitiv geklärt werden.

Alle diejenigen, die sich beim Brandobjekt aufhielten, waren konsterniert, wie geschockt; solcher Feuergewalt steht der Mensch fassungslos gegenüber! Der Brand dehnte sich rasch auf Kuppel und Westflügel aus, die Bahnhofuhr stand 9.03 still! Die Feuerwehren der Stadt und der umliegenden Gemeinden unternahmen das Menschenmöglichste, sie konnten aber lediglich das Übergreifen des Feuers auf den Ostflügel und den Längstrakt an der Zentralstrasse verhindern. Der westliche Teil des Frontgebäudes brannte aus, die stolze Kuppel, ein Stahlgerüst mit Holz ausgekleidet, bot dem Feuer nährende Unterstützung, schmolz und fiel bald in sich zusammen. Damit verlor der Bahnhof sein kunsthistorisch wertvollstes Element (so Prof. Dr. Paul Hofer, ETH), den eigentlichen Akzent des Baukomplexes und gleichzeitig denjenigen im Stadtbild (Bild 3).

Der Bahnbetrieb litt nicht sonderlich; bis am Abend des 5.2.71 fuhren die Züge im Güterbahnhof ein. Anderntags - nach Abräumen des Bauschuttes auf dem Querperron - wickelte sich, etwas behindert, der Zugsverkehr wieder normal und fahrplanmässig ab.

Für die ausgebrannten, dem Kundenverkehr dienenden Anlagen, wie Fahrkartenverkaufsstellen (Einnehmerei), Auskunft, Geldwechsel, Buffet, WC usw., wurden sofort grössere Provisorien errichtet, die am 8. April 1971 dem Betrieb freigegeben werden konnten und die nach dem Brand errichteten Notbehelfe ablösten.

Nach einem gründlichen Augenschein und eingeholten Expertisen entschied die Generaldirektion bereits am 8. Februar 1971, den ausgebrannten Teil des einst so stolzen Bahnhofgebäudes aus Sicherheitsgründen und später zwangsweise auch den Ostflügel abzutragen.

Bahnhofshopping

Über die Frage der Nutzung des Brandareals bis zu einem späteren Neubau des Bahnhofgebäudes war man sich rasch einig, man rechnete damals vorsorglich bis zu einem Neubau mit einer Frist von mindestens 4 bis 5 Jahren für Raumprogramm, Planung, Projektierung, Baugesuche usw. und entschied sich für eine provisorische kommerzielle Überbauung in Holzkonstruktion.
Das Projekt für das Überbauungs-Provisorium war rasch entworfen. Kanton und Stadt bewerteten die Idee äusserst positiv, bewilligten das Provisorium «ohne Amtsschimmel» und beteiligten sich an einer privaten Bauherrschaft, welche die Verwirklichung des «Bahnhofshoppings» in der rechtlichen Form der «Bahnhofbetriebe AG» (BBAG) ungesäumt an die Hand nahm. Ende August 1972 konnte der «Topshop», das «Bahnorama», der «Luzerner cri» (andere Vorschläge) oder eben das «Bahnhofshopping» mit 18 Luzerner Detailhandelsgeschäften, mit Gewinnbeteiligung der SBB, eröffnet werden. Die privaten Investitionen waren innert 5 Jahren abzuschreiben. Rückblikkend betrachtet muss der Beschluss für dieses Provisorium, auch finanziell, als recht glückliche Lösung bezeichnet werden, da es nun doch mehr als 12 Jahre genutzt werden konnte.

Studien für den Wiederaufbau / Neubau des Bahnhofgebäudes

Der Entscheid, den Bahnhof, dessen Bedeutung im Vorwort des Kreisdirektors treffend umschrieben ist, an seiner bisherigen Lage wieder neu zu gestalten, kam daher nicht von ungefähr.

Die Bahnhofanlage hat, dies zeigte sich insbesondere seit etwa 1950, grosse betriebliche und technische Nachteile. Ein Hauptnachteil der Betriebseinrichtungen der SBB liegt in den ungenügenden Perronanlagen. Diese behindern den internationalen und nationalen Zugsverkehr ganz erheblich, einerseits durch die zu geringe Anzahl, anderseits durch die ungenügenden Nutzlängen (290 bis 360 m statt 430 m).

Mängel und Unzulänglichkeiten weisen auch die technischen Anlagen auf, die zum grössten Teil aus den frühen Zwanzigerjahren stammen und dringend ersetzt werden müssen. Dies trifft in erster Linie für die Sicherungseinrichtungen und die Fahrleitungsanlage zu.

Eng mit dem Bahnbetrieb verknüpft sind auch die PTT, als Drehscheibe für die Postversorgung der ganzen Zentralschweiz. Die Platzverhältnisse sind für die PTT seit langem unzureichend; bereits jahrzehntelang müssen sie sich, aber auch die SBB, mit Provisorien und Unzulänglichkeiten abfinden. Auf den Perrons des Personenbahnhofes erfolgen täglich über 500 Fahrten mit Schleppern und Umladwagen, da die PTT für den Belad der über 60 direkten Bahnpostwagen über keine eigenen Postgleise verfügt.

Frühere Studien

All dies war 1971 längst bekannt. Die Post litt, insbesondere auch im Ostflügel des Bahnhofes, unter enormem Platzmangel. Die SBB hatten, die ersten Besprechungen PTT/SBB fanden 1952 statt, ein gültiges Ausbauprojekt für die Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofes Luzern, das 1970, ein Jahr vor dem Brand, feststand und von der Generaldirektion genehmigt war. Desgleichen hatten auch die PTT ein umfangreiches Raumprogramm bereits ausgearbeitet.

Bildung einer Koordinationskommission

Der Kontakt zu den Behörden von Stadt und Kanton konnte seitens SBB und PTT aufgrund der vorhandenen, subtil ausgearbeiteten Unterlagen sofort aufgenommen werden. Bereits am 11. Februar 1971 wurde anlässlich einer Stadtratssitzung eine Koordinationskommission bestimmt; die alle aktuellen Bauvorhaben im Bahnhofgebiet, PTT- und SBB-Bauten, aber auch Tiefgarage, Kunsthauserweiterung usw. zu beurteilen und besonders die Randbedingungen für einen Neubau des Bahnhofgebäudes festzulegen hatte.

Wiederaufbau des alten Aufnahmegebäudes oder Neubau?

In Anbetracht der geschilderten Mängel der Perron- und Gleisanlagen war vor allem abzuklären, wie die «internationalen» Bahnsteige von 360 auf 430 m verlängert werden können. Aufgrund des Gleisprojektes stand fest, dass rund 30 m in Richtung Süden (Langensandbrücke) zu gewinnen sind, die restlichen 30 m mussten somit in Richtung Norden (See) erreicht werden: Die Gleise und Perrons würden somit bei einem Wiederaufbau des alten Bahnhofgebäudes bis unter die frühere Kuppel reichen, was wegen fehlender Abstützmöglichkeiten gegen den Wiederaufbau sprach.

Dennoch gaben die SBB einer namhaften, in solchen Fragen besonders versierten Architektin, Frau Beate Schnitter, Zürich, den Auftrag zu einer Alternativstudie für einen Wiederaufbau, zumal auch die Eidg. Kommission für Denkmalpflege wie auch diejenige für Natur- und Heimatschutz das alte Gebäude gerne wiedergesehen hätten. Das Ergebnis, das auch der Jury des spätern Bahnhofwettbewerbes unterbreitet wurde, kann der Wettbewerbsbehandlung vorausgenommen werden, es lautet wie folgt:

«Da die Erhaltung, bzw. der Wiederaufbau des Aufnahmegebäudes und seine Anpassung an neue Bedürfnisse, insbesondere an die seeseitig zu ver-

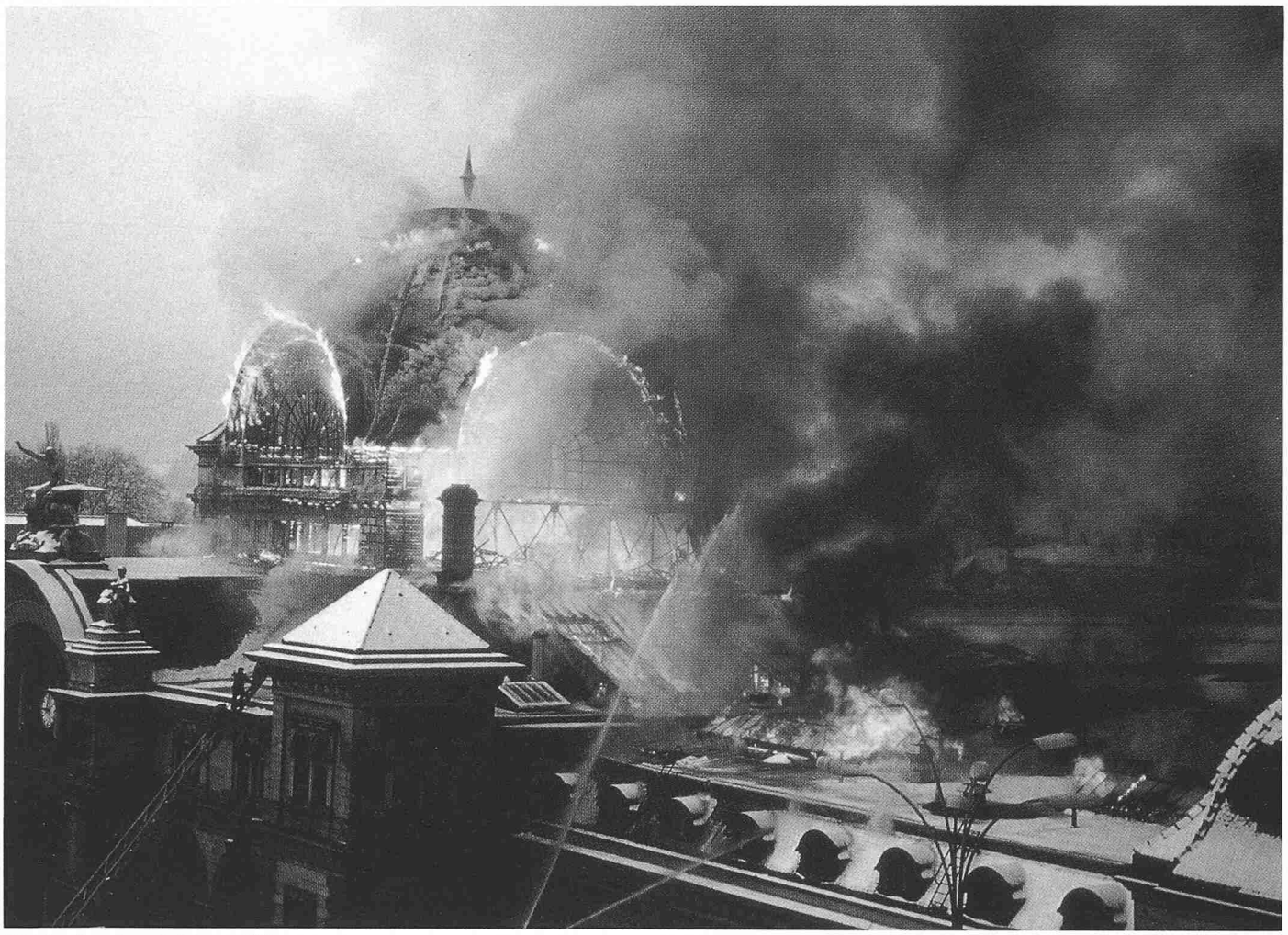


Bild 3. Brandtag, 5. Februar 1971

längernden Perronanlagen, mit grossen betrieblichen Nachteilen und ganz erheblichen Mehrkosten (Gleisanlagen) verbunden ist, kommt nur ein Neubau in Frage. Die Vertreter der Denkmalpflege und des Heimatschutzes haben sich dieser Schlussfolgerung angeschlossen . . .» (Bericht des Preisgerichtes Luzern, April 1979).

Bearbeitungsbereich und Randbedingungen

Nachdem feststand, für das Bahnhofgebäude einen Neubau zu erstellen, war man sich von Anfang an im klaren, dass eine solche Aufgabe nur im Rahmen eines gesamtschweizerischen, nationalen Wettbewerbes anzugehen war.

Für die SBB ging es nicht nur um einen optimalen Neubau des Aufnahmegebäudes. Ein wesentlicher Teil der SBB-seitigen Mängel ist - wie bereits dargelegt - durch die Gleisanlage bedingt. Damit waren Grundlagen vorgegeben, die bisher einer grosszügigen Ausbauplanung (Verlängerung der Gleise Richtung See) entgegenstanden. Alle Versuche, hier Abhilfe zu schaffen, sind früher an den grossen Kosten gescheitert.

Nachdem der Bahnhofbrand auf alle Fälle erhebliche Investitionen auslöst, lag es auf der Hand, bei dieser einmaligen Gelegenheit im engen Einvernehmen mit den PTT auch die Beseitigung der schlimmsten Bahnhofmängel anzupacken:

- Verlängerung der Gleise so weit wie möglich in das bestehende Gebäude hinein (Richtung See) und zusätzlich in Richtung Langensandbrücke (Süden), um die für internationale Züge erforderliche Norm-Perronlänge zu erreichen
- Verbesserung der Ein- und Ausstiegsverhältnisse durch Verlängerung der Perrons sowie durch Höherlegung von deren Kanten
- Entlastung der Perrons durch Verlegung des Postkarrenverkehrs in einen Posttunnel, ungefähr in der Mitte der Anlagen
- Bau je eines zusätzlichen Gleises für Normal- und Schmalspur
- Entlastung des Bahnhofes durch Erstellung eines leistungsfähigen regionalen Postbetriebszentrums (hierfür erwies sich das Gebiet zwischen den heutigen Gleisanlagen des Personen- und des Güterbahnhofes als günstigster Standort, was jedoch die Verlegung des Brünigdepots nötig machte)

Gründung einer Behördendelegation SBB/PTT/Kanton/Stadt
(Gesamtprojektleitung)

Zweck und Aufgaben

Die grossen Bauvorhaben der SBB für einen Aufnahmegebäude-Neubau mit teilweiser Gleisüberbauung und der PTT für ein grosszügiges neues Postbetriebszentrum, das alle auswärts verwirklichten Provisorien (u.a. auch Paketversand Tribschen) wieder in Bahnhofnähe vereinigt, durften nicht nur PTT und SBB interessieren, es waren städtische und kantonale Anliegen zu berücksichtigen, die eine Beteiligung der beidseitigen Behörden aufdrängten.

Die Stadt war insofern tangiert, als auch die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes und die Verkehrsregelung in den angrenzenden Strassen zu lösen und die Verbindung für Fussgänger vom Hirschmattquartier zum Erholungsraum am See (Inseli) längst postuliert und zu verwirklichen waren. Zudem lag ein Projekt für den Bau einer Tiefgarage unter dem Bahnhofvorgelände vor. Nicht zuletzt waren aber auch SBB und PTT an der jederzeit ein-

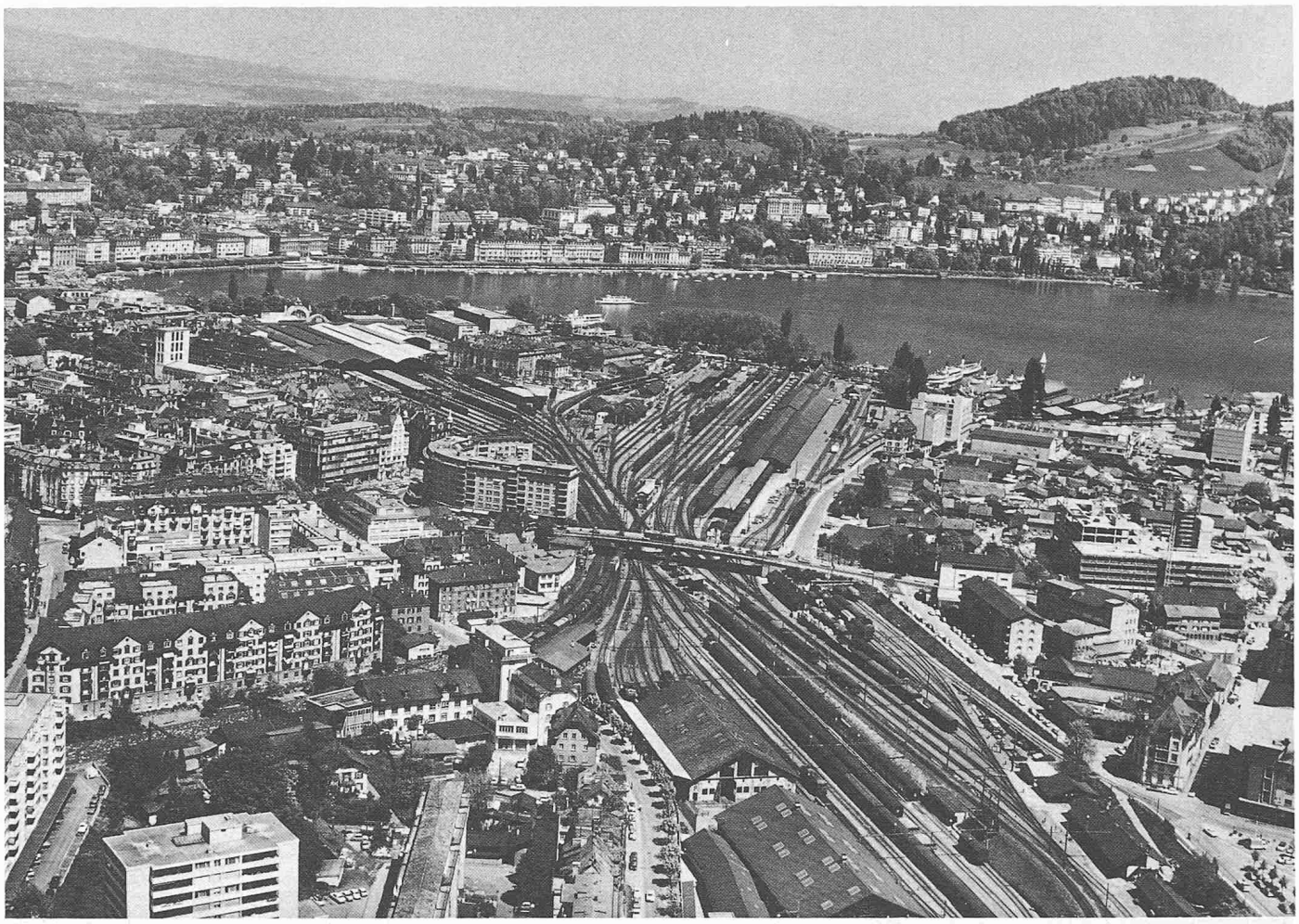


Bild 4. Flugaufnahme der Bahnanlagen mit der Luzerner Seebucht (1974)

wandfrei funktionierenden Orientierung der Stadtbehörden interessiert. Die Interessen des Kantons lagen bei der Verwirklichung eines Durchgangsbahnhofes in früherer oder späterer Zukunft (Schnellverkehrs-Transitlinie Nord–Süd), die auch in einer Volkspetition «Bahnen für das Herz der Schweiz» (1973) ihren Ausdruck fand.

Damit die Wettbewerbsaufgabe eines der grössten Bauobjekte unserer Generation in der Zentralschweiz umfassend angegangen werden konnte, einigte man sich darauf, die bisherige Koordinationskommission auszuweiten, mit einer aus allen Partnern zusammengesetzten «Projektkommission» und als Entscheidungsorgan die Konferenz der «Behördendelegation» (SBB, PTT, Kanton Luzern, Stadt Luzern).

Gemeinsame Projektorganisation

Die Gliederung ergab sich wie folgt (Bild 5):

Dieses «Instrument», das durch die Managementberater Brandenberger + Ruosch, Zürich, entworfen wurde, hat sich – dies darf heute nach Abschluss aller Vorbereitungsarbeiten gesagt werden – glänzend bewährt, obwohl es auf den ersten Blick eher zu «voluminös» erscheint.

Wettbewerbe für eine Überbauung des Bahnhofareals mit neuem Aufnahme- und Postbetriebsgebäude

Bearbeitungsbereiche

Zusammengefasst drängten sich für einen Wettbewerb folgende Bearbeitungsbereiche auf:

- neues Bahnhofgebäude («Aufnahmegebäude») mit den dem Reisepublikum dienenden Anlagen und zusätzlichen Dienstleistungsbetrieben (u.a. auch Passantenhotel)
- Postbetriebszentrum der PTT
- Erschliessungskonzept für eine Überdachung und Überbauung des Bahnareals
- Gestaltung des Bahnhofplatzes
- Unterirdischer Durchgangsbahnhof als Ergänzung zum bestehenden, jedoch auszubauenden Kopfbahnhof.

In städtebaulicher Sicht lagen die Hauptprobleme des Bahnhofneubaues bei der:

- Schaffung eines funktionstüchtigen Bahnhofbereiches
- Eingliederung der neuen Gebäudegruppen in das Stadt- und Landschaftsbild und
- Überwindung der städtebaulichen Isolierung des Kunsthauses und des ganzen Tribschenquartiers.

Wettbewerbsprogramm

Als Grundlage für die Wettbewerbs-Ausschreibung hatte die Kreisdirektion II der SBB in Luzern bereits im Juli 1971 ein Team von Planern, Architekten und Betriebswirtschaftern (Realconsult AG, Zürich) beauftragt, Wettbewerbsunterlagen folgenden Inhalts zu erarbeiten:

- Analyse der möglichen und sinnvollen kommerziellen Nutzung einer Bahnhofüberbauung
- Beurteilung des Standortes für ein Hotel in der gegenwärtigen Marktlage und der zu erwartenden Entwicklung der Stadt
- Abklärung der planerischen Zielsetzungen und Begehren (von Stadt, Kanton, öffentl. Verkehrsbetrieben, Natur- und Heimatschutz usw.)
- Festlegen der rechtlichen und technischen Randbedingungen für die Überbauung des Bahnhof- und Begrenzung des Wettbewerbsareals
- Ausarbeiten eines generellen Wettbewerbsprogrammes in Zusammenarbeit mit SBB und PTT.

Die SBB (Kreisdirektion) gaben ferner ein Expertengutachten bei Prof. Dr. Paul Hofer (Inhaber des Lehrstuhles für die Geschichte des Städtebaues und allgemeine Denkmalpflege an der ETHZ) in Auftrag, das als weitere Grundlage für den gemeinsamen Wettbewerb dienen sollte: «Fixierung der historischen, städtebaulichen und räumlichen Forderungen an den Wettbewerb (im Einvernehmen mit der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission)».

Im Herbst 1971 wurde die Behördendelegation über die durchgeführten Arbeiten orientiert, sie legte daraufhin das weitere Vorgehen fest.

Reiner Ideenwettbewerb oder zweistufiger Ideen-Projektwettbewerb?

Im Vordergrund stand ein Ideenwettbewerb, der sich nicht nur auf das Brandareal und das Gebiet des noch intakten Ostflügels beschränkte, sondern sich auch auf das angrenzende, noch in privaten Händen befindliche Merkur-, Frohburg-, Curti- und das anschliessende alte Brünigbahnhofareal wie auch über einen Teil des SBB-Gleisfeldes erstreckte. Als Randbedingung musste die spätere Verwirklichung eines Tiefbahnhofes für die Nord-Süd-Durchgangslinie Basel-Chiasso wie auch die direkte unterirdische Einführung einer S-Bahn-Verbindung nach Zürich-Kloten (Flughafen) berücksichtigt werden. Die PTT tendierten ihrerseits auf einen gemeinsamen zweistufigen Wettbewerb nach SIA-Norm 152.

Nach einer langwierigen Bereinigungsphase, in welcher die verschiedenartigen Bedürfnisse der einzelnen Partner am Wettbewerb in mehreren Konferenztagungen gestrafft und abgestimmt wurden, lag Ende 1972 eine gründliche, alles umfassende Studie für einen Zweistufenwettbewerb vor (etwa 250 Seiten), die jedoch als Arbeitsinstrument für die Wettbewerbsteilnehmer zu umfangreich und daher gründlich zu überarbeiten war. In diesem Zeitpunkt kam man unter den Behörden überein, in einer ersten Phase nur einen reinen Ideenwettbewerb durchzuführen.

Im April 1973 lag der stark gestraffte Wettbewerbstext vor, der den Generaldirektionen der SBB und PTT wie auch den Planungsämtern von Stadt und Kanton zur Vernehmlassung zugestellt wurde, auch die Fachverbände der Architekten (BSA, FSAI, SIA) wurden einbezogen. Die Überarbeitung des Programmtextes brauchte für die Berücksichtigung der zahlreichen Stellungnahmen viel Zeit, war aber ausserordentlich nützlich und wertvoll. Sie führte zu einer praxisbezogeneren und für das Bauvorhaben Luzern angemessenen Grundlage. Der neu überarbeitete Text konnte im September 1974 allen Behörden zur definitiven Stellungnahme unterbreitet werden. Nachdem man sich in der Folge über die Zusammensetzung der Jury und die Aufteilung der Kosten geeinigt hatte, begutachteten die ausgewählten Fachpreisrichter das Programm erneut kritisch, so dass Ende Juni 1975 der «Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern» öffentlich ausgeschrieben werden konnte. Die Arbeit lag nun bei den Architekten.

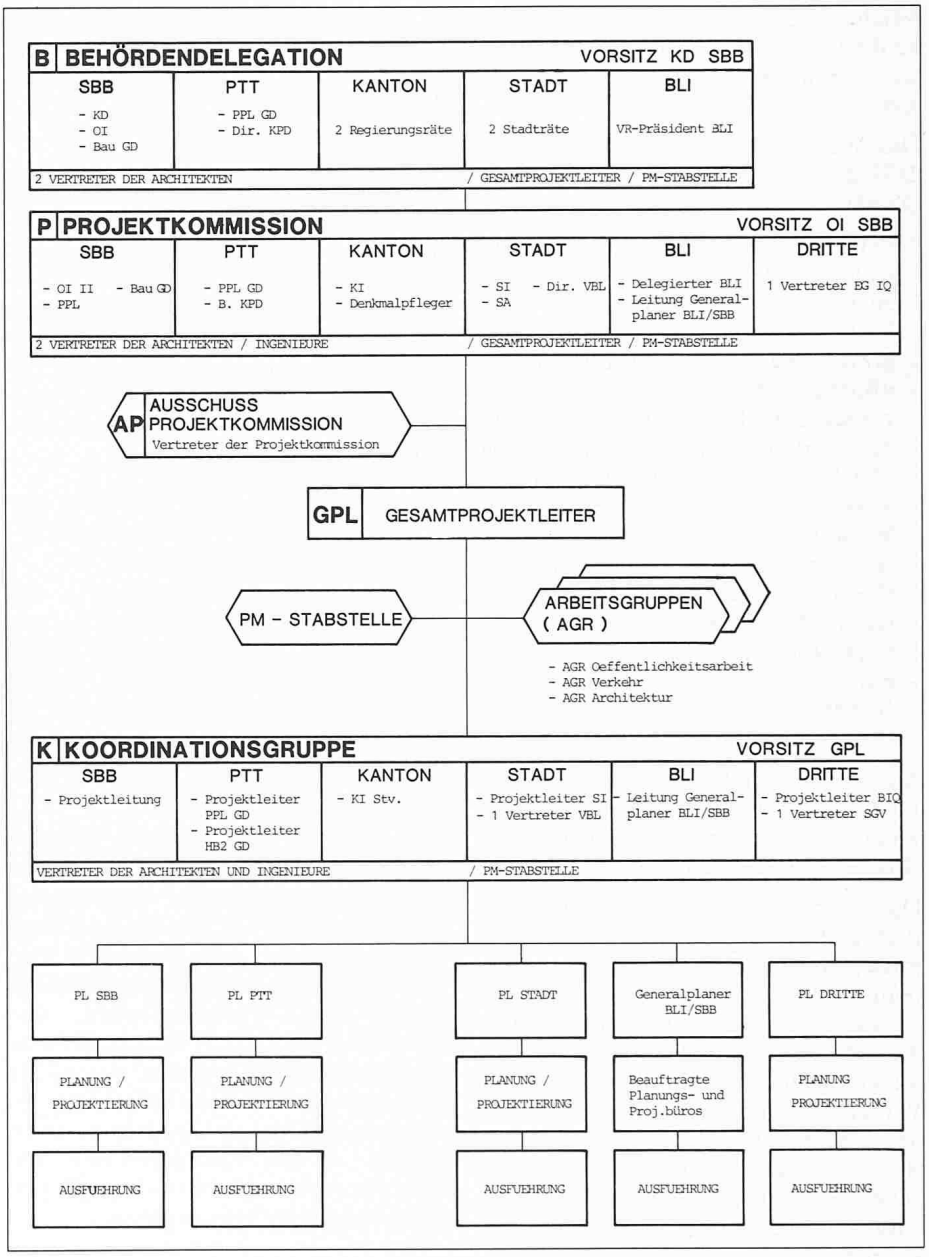


Bild 5. Organigramm: Projektkoordination für das Bahnhofgebiet Luzern

Ideenwettbewerb 1975/76

Am 2. April 1976 war Einsendetermin: 119 Projekte wurden eingereicht, was als Ausstellungsort die Festhalle auf der Allmend erforderte. Das grosse Interesse am Wettbewerb bestätigte die Richtigkeit des Entscheides zum Wettbewerb, war aber auch eine Ehrenbezeugung für Stadt und Kanton.

Am 16. Juni 1976 konnte der Bericht des Preisgerichtes verabschiedet werden: 12 Preise wurden erteilt, 9 Ankäufe bewilligt und vorgeschlagen, diese 21 Projektverfasser zu einem weiteren wettbewerbsähnlichen Prozedere einzuladen. Die prämierten und angekauften Projekte entsprachen den Anforderungen der Auslober, die «Talentsuche», auch ein Wettbewerbsziel, war erfolgreich. Für die Behörden galt es die nächste Stufe vorzubereiten.

Zweistufiger Projektwettbewerb 1978

Die Behördendelegation war sich einig: Die Durchführung eines Wettbewerbes mit 21 berechtigten Teilnehmern hätte einen unverantwortlich hohen Aufwand seitens der Verfasser bedeutet. Man kam daher überein, die nächste Projektierungsphase zweistufig zu gestalten. Die 1. Stufe hatte zum Ziel, *realistische Gesamtkonzepte* zu finden,

welche als Grundlage für die Stufe 2/78 zu dienen hatten. In der zweiten Stufe lag das Schwergewicht sodann auf *realisierbaren Projekten.*

Das Wettbewerbsprogramm 1/78 und 2/78 umfasste lediglich noch folgende Objekte:

- Personenbahnhof mit Aufnahmegebäude (stark verkleinert von 36 000 m³ auf 28 000 m³)
- Postbetriebsgebäude: verkleinert aufgrund neuer Bedürfnisermittlung
- «Bushof»/Bahnhofplatz: vorgegebene Lösungen entsprechend der Arbeiten der Arbeitsgruppe «Verkehr» gemäss Organigramm
- Verkaufsläden: gleichbleibend in allen Stufen etwa 3000 m²
- Hotel: gleichbleibend mit 250 Betten, aber nicht mehr Passanten-, sondern Bahnhof- und Kongresshotel (Vierstern-Hotel)
- Büros: verkleinert von 13 000 m² auf 10 000 m², davon in einer ersten Etappe nur 4500 m²

Auch das Wettbewerbsareal wurde stark eingeschränkt und begrenzt durch Seeufer, Zentralstrasse, Perron-Südende, einschl. PTT-Gleisgruppe.

Das reduzierte Programm enthielt, der Problemlage entsprechend, Kompromisse, welche notwendig waren, um realistische Gesamtkonzepte zu finden. Es war dort präziser und einengender, wo sich im Ideenwettbewerb die Hauptschwierigkeiten gezeigt hatten: bei der Verkehrslösung am Bahnhofplatz, bei der Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes und bei den Gebäudehöhen. Weitergehende Gleisüberbauungen wurden ausgeklammert und das Raumprogramm in verschiedenen Belangen stark reduziert.

Ideenphase 1. Stufe
(Realistische Gesamtkonzepte)

Am 14. April 1978 wurden alle 21 Projekte fristgemäss eingereicht und im Mai 1978 beurteilt. Davon konnten einhellig 5 Projekte zur Weiterbearbeitung in der 2. Stufe ausgewählt und mit «Einzelkritiken» versehen werden.

Projektphase 2. Stufe
(Realisierbare Projekte)

Den 5 im Wettbewerb verbliebenen Architektengruppen wurden überarbeitete Grundlagen mit der Einzelkritik ihrer Arbeit am 22.9.78 zugestellt. Das ihnen abgebene Programm war unterdessen erneut verfeinert und präzisiert worden, wobei der etappenweisen Verwirklichung und der Wirtschaftlichkeit besondere Beachtung geschenkt wurde.

Am 23. Februar 1979 erreichten uns die Ergebnisse, die in zwei Sessionen beurteilt wurden. Bereits im Mai 1979 konnte allen Architekten des Wettbewerbes 1/78 und 2/78 und der Fachpresse der Gesamtbericht der Jury zugestellt werden.

Prämiertes Projekt «Reuss», 1. Preis

Der 1. Preis wurde einhellig der Architektengemeinschaft Hans-Peter Ammann und Peter Baumann, dipl. Arch. ETH/BSA, SIA, SWB, Zug/Luzern, zugesprochen. Als beratende Ingenieure amtierten die Bauingenieure AG Plüss und Meyer, dipl. Ing. ETH/SIA, Luzern, und Ernst Winkler, dipl. Ing. ETH/SIA, ASIC, Luzern/Sarnen (Bild 6).

Im Bericht des Preisgerichtes zum Wettbewerb wird bezüglich des Projektes «Reuss» folgendes ausgeführt:

«Das ganze Projekt ist getragen von einer klaren Grundordnung. Es umgrenzt die Bahnhofanlagen durch Randbauten von einheitlicher, bescheidener Höhe und durch eine breite, etwas höhere Fassadenfront gegen das Seebecken. Darin liegt die subtile Einfügung in die Umgebung...»

Das Gesamprojekt umfasst entsprechend dem Raumprogramm und dem Bearbeitungsbereich des Wettbewerbes im wesentlichen den Bahnhof, das Postbetriebsgebäude mit Parkhaus, den Bahnhofplatz mit zentralen Bushaltestellen und Fussgängerplatz, den Kunsthausvorplatz als Fussgängerzone sowie weitere Teilprojekte, welche die Überbauung des Bahnhofgebietes zu einem augewogenen Gesamtprojekt ergänzen, so die Energiezentrale und einen kombinierten Post-/Fussgängertunnel unter den Gleisanlagen.

Die bestehenden Gleise werden sowohl in das neue Aufnahmegebäude als auch am Südende der Bahnsteige um je rund 30 m verlängert. Auch die Perrondächer können verlängert werden. Ferner wird die Anlage um je ein Normal- und Schmalspurgleis erweitert. Eine neue Umsteigmöglichkeit wird am Südende der Anlage durch eine Personenunterführung geschaffen, die mit einem Posttunnel ergänzt ist, womit die Perrons wirksam vom Postverkehr entlastet werden. Die Personenunterführung wird städtischerseits fortgesetzt unter der Zentralstrasse hindurch und seewärts entlang des Parkhauses, über den Postgleisen, bis zum Inseliquai.

Stadt- und Regionalbusse erhalten auf dem Bahnhofplatz grosszügige und zweckmässige Anlagen. Der Kunsthausvorplatz wird neu als durchgrünte Fussgängerzone gestaltet.

Das am Postbetriebsgebäude anschliessende Parkhaus sieht insgesamt 550 Plätze vor, wobei es sich teilweise um betrieblich notwendige bzw. Pflichtparkplätze handelt. Öffentliche Parkplätze werden ebenfalls (etwa 300) zur Verfügung stehen, deren Einrichtung übrigens einer Bedingung der Stadt entspricht, die verlangt, dass die durch die Überbauung wegfallenden öffentlichen Parkplätze zu ersetzen sind. Die verfügbaren Parkplätze sollen zusammen mit jenen in der Tiefgarage auch dem Park and Ride dienen.

Neben den vorhin erwähnten Anlagen der SBB, der PTT und der Stadt sieht das Projekt «Reuss» noch weitere Teilprojekte mit unterschiedlicher Nutzung vor. Dazu gehört ein Wohn- und Gewerbebau am Inseliquai, der im Rahmen der «Gesamtüberbauung Bahnhofgebiet Luzern» den städtebaulichen Abschluss gegen den Inseliquai bildet. Dieser Bau nimmt in den beiden Untergeschossen eine Energiezentrale auf, für welche ein besonderer Energiewettbewerb durchgeführt wurde mit dem Ziel hoher Substitution, Diversifikation der Energiespender, Versorgungssicherheit und Umweltschutz.

Grundsatzerklärung der Behörden-Delegation

Nach Abschluss der Wettbewerbsarbeiten im April 1979 einigten sich die Wettbewerbspartner zu einer Grundsatzerklärung, die dem festen Willen aller Partner Ausdruck gab, das gemeinsame Bauvorhaben innert 10 Jahren zu verwirklichen, das weitere Vorgehen festlegte und am 9.6.79 der Presse vorgelegt wurde. Wir zitieren daraus die folgenden Abschnitte:

- «Die Partner in der Behördendelegation sind entschlossen, gemeinsam die nun anschliessenden Phasen der Projektbereinigung, der Ausführungsprojektierung und der Verwirklichung dieses umfangreichen und anspruchsvollen Bauvorhabens mit Nachdruck anhand zu nehmen und zu fördern.
- Ihr Ziel ist es, mit dem Bahnhofneubau Luzern etwa 1981 zu beginnen, wobei wegen der Komplexität der Bauaufgabe mit einer längeren Bauzeit zu rechnen ist. Angestrebt wird eine Baudurchführung innert 10 Jahren. Diese verhältnismässig kurze Zeit erfordert den koordinierten Einsatz aller Kräfte und Mittel...»

Weiterbearbeitung des «Wettbewerbsprojektes Reuss»

Damit einerseits einem Baurechtsnehmer für die Übernahme derjenigen Teilobjekte, die für eine kommerzielle Nutzung vorgesehen sind, wie Hotel, Büros, Läden, Restaurants usw., verbindliche Unterlagen zur Verfügung gestellt

werden konnten und für die Krediteinholung durch die verschiedenen Partner-Behörden verlässliche Kostenvoranschläge zur Verfügung standen, bedurfte das Wettbewerbsprojekt der Weiterbearbeitung bis zur SIA-Norm-Stufe «Vorprojekt». Die SBB erteilten daher ungesäumt entsprechende Aufträge an die Architekten und Ingenieure des mit dem 1. Preis bedachten und zur Ausführung vorgesehenen «Projektes Reuss».

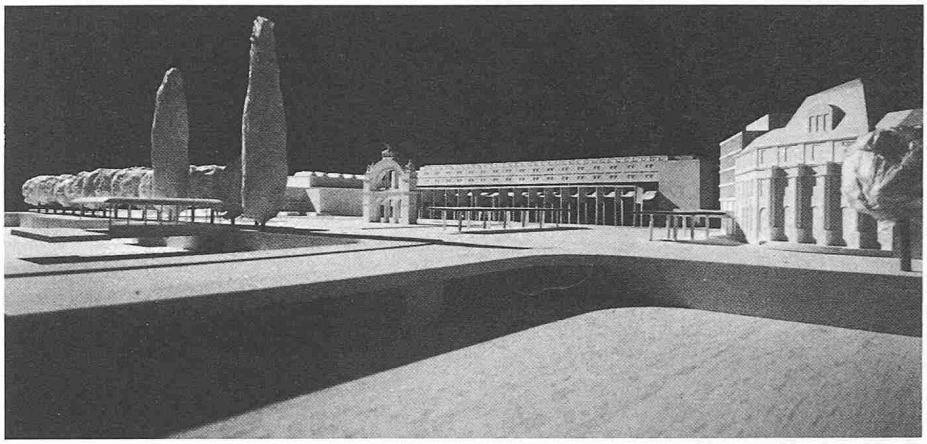


Bild 6. Das preisgekrönte Projekt «Reuss»

Gemeinsame Bauherrschaft (GBH)

Beim Abschluss des Vertrages mit der «Bahnhofbetriebe AG» (BBAG), welche 1972 das Bahnhofshopping erstellte, war dieser Gesellschaft für die Übernahme der «Fremdnutzung» im später zu erstellenden Neubau eine Option eingeräumt worden. Die BBAG Bemühte sich vor allem um einen Hotelpartner. Nach verschiedenen, anfänglich guten Kontakten zerschlugen sich diesbezügliche Verhandlungen. Ein Vertragsabschluss konnte nicht erreicht werden, so dass letztlich die BBAG auf die Option verzichtete.

Die SBB betrauten daher die Schweizerische Treuhandgesellschaft (STG), Zürich, mit dem Auftrag, Verhandlungen mit präsumptiven Interessenten zu führen. Dies führte zum Abschluss eines Baurechtsvertrages, eines «Generalplaner-Auftrages» und eines Vertrages zur Bildung einer «Gemeinsamen Bauherrschaft» SBB/Suiselectra und Schweiz. Bankverein, die ihrerseits in ihre Aktiengesellschaft auch die Bahnhofbetriebe AG aufnahmen.

Schlusswort des Verfassers

Mit dem Entscheid zum Abbruch des Brandobjektes, zum Neubau des Bahnhofgebäudes und zum gleichzeitigen Bau des Postbetriebszentrums wurde allen Partnern, insbesondere der Kreisdirektion II der SBB, eine Arbeitslast überbunden, die wir 1971 in ihrem Umfang und ihrer Tragweite nicht voll abschätzten. Mit rund 10 Jahren Vorbereitungszeit bis zum 1. Spatenstich haben wir damals nie gerechnet. Es bedurfte unzähliger Besprechungen, Konferenzen, Sitzungen im «Brandkrisenstab», in der spätern Koordinationskommission, mit den verschiedenen Planungs- und Bewilligungsinstanzen in den Projekt- und Behördenkommissionen, mit Architekten, Ingenieuren usw. bis zur Baureife des Gesamtbauvorhabens. In weit über 100 Vorträgen in der Öffentlichkeit, in Quartiervereinen, Gewerkschaften, Personalvereinigungen, Klubs, vor der Presse usw. musste das Bauvorhaben dem Publikum, d.h. dem Stimmbürger vorgestellt und erläutert werden, damit rechtzeitig Beteiligungskredite bewilligt werden konnten. Nicht zuletzt bedurfte es auch immenser Arbeit bei allen Partner-Verwaltungen, um alle Verwaltungsbeschlüsse zu erwirken.

Der Bau am Inseliquai ist bezogen. Das Postbetriebsgebäude kann mit dem Posttunnel und der Postgleisanlage Mitte 1985 in Betrieb genommen werden. Das Parkhaus ist dem Verkehr freigegeben. Die «Gemeinsame Bauherrschaft» hat für rund 20 Mio. Fr. Arbeiten bereits ausgeführt oder fest in Auftrag gegeben (Leitungsumlegungen rund um den ganzen Baubereich [Bahnhofplatz], Taxihalle und deren Zufahrt, Änderung der Zufahrten zur Tiefgarage usw.). Der Bauendtermin 1991 kann gehalten werden.

Das von der Behördendelegation in ihrer Grundsatzerklärung vom 9.6.79 gesteckte Ziel ist in Reichweite. Alle Partner, Kanton, Stadt, PTT und SBB, haben in vorbildlich kooperativem Geist zur Lösung beigetragen. Dafür herzlichen Dank!

Adresse des Verfassers: *A. Etterlin*, dipl. Ing. ETH, Dreilindenstrasse 52, 6006 Luzern.

Gesamtplanung, Ausbaustufen

Von Peter Nauer, Luzern

Planungsarbeiten in Eisenbahnknoten stehen immer in einem Spannungsfeld von sehr langfristig orientierten grösseren Aus- oder Umbauvorhaben und den (zusammen mit Ersatzinvestitionen) eher kurzfristig machbaren, das heisst auch leichter finanzierbaren Veränderungen einer gewachsenen Bahninfrastruktur in kleineren, aber möglichst aufeinander abgestimmten Einzelschritten.

Hin und wieder kommt es jedoch vor, dass derartige Einzelschritte durch unvorhersehbare Ereignisse beschleunigt werden oder zu einem grösseren Investitionssprung führen. Ein derartiges unvorhersehbares Ereignis war im Bahnhof Luzern der Brand des Aufnahmegebäudes im Februar 1971.

Waren vor dem Bahnhofbrand die Planungsarbeiten primär auf eine Leistungssteigerung der *bestehenden* Gleisanlagen und einer Herauslösung der Räumlichkeiten der Postdienste aus dem Perronbereich und ihre Zusammenfassung in einem eigenen Postbetriebszentrum ausgerichtet, stand nun die Frage im Vordergrund der Diskussion, ob das Aufnahmegebäude in seiner ursprünglichen Form wiederhergestellt oder die Brandruine einem Neubau Platz machen sollte.

Da ein Neubau die Chance bot, die Gleise durch Verlängerungen in beiden Richtungen auf schon lange erwünschte Nutzlängen für internationale Züge im Nord-Süd-Personentransitverkehr zu bringen, wurde von seiten der SBB der Neubauidee Vorrang eingeräumt. Da die SBB hier aber nicht autonom handeln konnten, gab der Bahnhofbrand vom Februar 1971 auch den eigentlichen Anlass, die Neukonzeption der bahnbetrieblichen Anlagen im