

Gesamtplanung, Ausbaustufen

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **103 (1985)**

Heft 24: **Der Neubau des Hauptbahnhofs Luzern**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-75814>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 «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/Suisselectra 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 al-

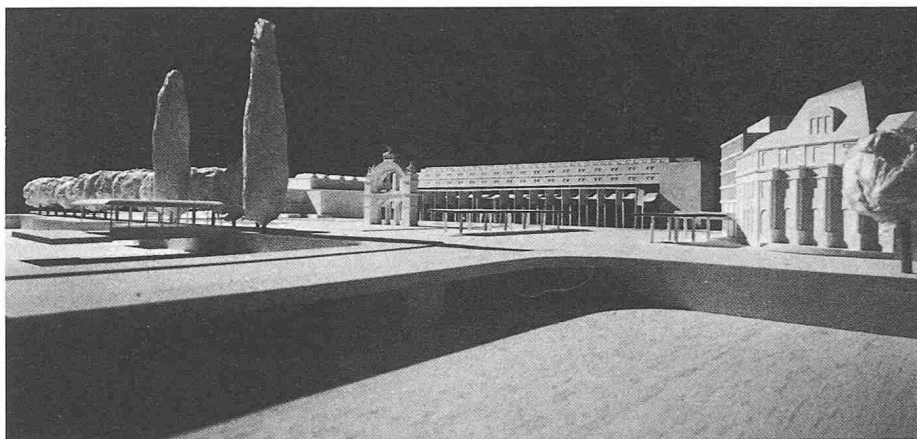


Bild 6. Das preisgekrönte Projekt «Reuss»

len 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 un-

vorhersehbare 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 Zusam-

menfassung 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 Neubaudruck 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



Bild 1. Das neue Brünigdepot am Süde der Gleisanlagen

Bahnhof Luzern zusammen mit erweiterten Nutzungen in einer städtebaulich exponierten Lage partnerschaftlich unter den betroffenen Behörden und Bundesbetrieben (Stadt und Kanton Luzern, PTT, SBB) gemeinsam anzugehen.

Äusseres Zeichen dieser Partnerschaft war die Bildung einer Behördendelegation, der nicht nur die Vorbereitung und Durchführung eines Ideen- und zweistufigen Projektwettbewerbs im Bahnhofgebiet, sondern auch Entscheidungsfunktionen in planerischen Gesamtbelangen und den stufenweise beginnenden Ausführungsphasen zugewiesen wurde.

Das Ergebnis der Wettbewerbe hat gezeigt, dass es städtebaulich und nutzungsmässig gute Lösungen gibt, die der Kopfbahnhofsituation mit dem Vorplatz zum Seebecken Rechnung tragen.

Für das im Projektwettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichnete und zur Ausführung empfohlene Projekt «Reuss» wurde 1980 ein alle Bauteile umfassendes Vorprojekt erarbeitet, das als Grundlage für den Bebauungsplan, die Detailprojektierung und Verwirklichung der einzelnen Teilvorhaben, sowie für Vereinbarungen zwischen den beteiligten Partnern über die Kostenteilung und deren Bewilligungen diente.

Im weiteren waren Detailprojektierungen für den zeitlichen Ablauf der einzelnen Bauausführungen erforderlich, da in einem in Betrieb stehenden Bahnhof Umgestaltungen der Betriebsanlagen verschiedene Ersatzbauten oder Provisorien während der Bauzeit verlangen.

So war zum Beispiel der Bau des Postbetriebsgebäudes und seiner Gleisanlagen an die vorgängige Verlegung des Depots für die Schmalspurlokomotiven (Brü-

nigdepot, Bild 1) an den Geissensteinring gebunden und die Vermehrung der Perrongleise an die Fertigstellung des Postbetriebszentrums. Ausserdem musste Ersatz für Gleisanlagen, die gemäss Gesamtkonzept abgebrochen werden, gefunden werden. Die nun zur Ausführung gelangende Lösung sieht diesen Ersatz konzentriert im Areal Rösslimatt vor, wobei, bedingt durch die zwei im Bahnhof Luzern vorhandenen Spurweiten, eine Verschiebung der güterdienstlichen Rangier- und Abstellfunktionen in östlicher Richtung vorgesehen ist und für den Personen- und Güterverkehr beider Spurweiten eine möglichst gute betriebliche Trennung der Rangier- und Zugfahrten möglich wird. Gedanklich kann man sich diese Lösung in ihrem Bewegungsablauf als verschränktes «Z» für die Reise-, Post- und Güterwagen beider Spurweiten vorstellen, wobei das Z als Symbol für die Zickzackbewegung von Zugeinfahrten in den Kopfbahnhof, die Rückstellung des Zuges oder Zugteils als Rangierfahrt und das Abstellen in einem dafür vorgesehenen Gleis gilt, bzw. den umgekehrten Betriebsablauf charakterisiert.

Aber nicht nur die heutigen betrieblichen Zustände wurden bei der Gesamt- und Detailplanung berücksichtigt, sondern auch weitere in die Zukunft weisende Ausbaumöglichkeiten. Zu ihnen zählen unter anderem die allfällige neue doppelspurige Zu- und Ausfahrt der Brüniglinie, die später einmal den Bahnhof Luzern, vorbei am neuen Brünigdepot beim Geissensteinring, in einem Tunnel Richtung Horw verlassen soll und der Tiefbahnhof für die normalspurigen Personenzüge (aus den Richtungen Zürich/Gotthard bzw. Bern/Olten). Der Tiefbahnhof würde zwischen dem Kunst- und Kongresshaus und der Ostfassade des Aufnahmegebäudes unter der Robert-Zündstrasse liegen. Seine Lage ist planerisch gesichert, und die Verteilebene in der Halle des neuen Aufnahmegebäudes gestattet es, ohne Schwierigkeiten die Zugänge zum Tiefbahnhof später zu erstellen (Bild 2).

Die Bauarbeiten sind zeitlich gestaffelt so geplant, dass sowohl die allgemeinen Hochbauten wie auch die bahnbetrieblich nötigen Infrastrukturverbesserungen mit einem neuen Zentralstellwerk als Kernstück 1991 rechtzeitig zu den Feiern des siebenhundertsten Geburtstags der Eidgenossenschaft und dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen in Luzern und der Zentralschweiz fertiggestellt sein werden.

Adresse des Verfassers: P. Nauer, dipl. Ing. ETH, Oberingenieur, Bauabteilung Kreis II der SBB, 6000 Luzern.

Bild 2. Querschnitt zum geplanten Tiefbahnhof zwischen Aufnahmegebäude und Kunst- und Kongresshaus

