Zeitschrift: Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art

Band: 64 (1977)

Heft: 2: Bahnhof Dossier

Artikel: Luzerner Chronik : zur Vorgeschichte des heutigen Bahnhofs

Autor: Gallati, Kari / Niederberger, Claus / Stutz, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-49420

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: 28.11.2025

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

Kari Gallati, Claus Niederberger, Werner Stutz

Luzerner Chronik

zur Vorgeschichte des heutigen Bahnhofs

Luzerns Verkehrslage vor der Eisenbahn

Die Verkehrsgeschichte Luzerns steht, bedingt durch die geographische Lage der Stadt (der Vierwaldstättersee bildet den natürlichen Zugang zum Gotthard), in engstem Zusammenhang mit der Entwicklung des Gotthardverkehrs. Als zu Beginn des 12. Jahrhunderts der Verkehr über den Pass grösseren Umfang annahm, hatte dies zur Folge, dass zahlreiche Güter in Luzern umgeladen und aufgestapelt werden mussten. So verwandelte sich die vorher noch recht bescheidene Klostersiedlung in einen wichtigen Umschlagplatz und zur eigentlichen Stadt.[1]

Der *Neueste Originalplan der Stadt Luzern und ihrer Vorstädte* von J. P. Segesser zeigt, dass 1848 die eigentliche Stadtbefestigung noch intakt war. Die für Luzern ungünstigen politischen Verhältnisse, speziell der Sonderbundskrieg und die Besetzung durch die eidgenössischen Truppen im Jahre 1847, mögen dazu beigetragen haben, dass die Befestigung relativ spät geschleift wurde. Vor dem Bahnhofbau von 1858/59 wurde noch der Lederturm am Grendel (1848) und das Kriensertor (1856) abgerissen. Auch hatte man 1853 begonnen, den Hirschengraben auszufüllen. Diese Arbeiten konnten kurz nach der Eröffnung der Bahnlinie Olten–Luzern beendet werden. Die meisten Stadttore und Türme sind Ende der 60er Jahre entfernt worden.[2]

Als «wüstes Ried» bezeichneten bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts alte Kaufakten das damals noch ausserhalb der Stadt liegende Gebiet der heutigen Bahnanlagen und die südlicher gelegenen Landstriche (Fröschenburg, Tribschenmoos). Auf historischen Stadtplänen ist das Tribschengebiet als grossflächiges, ebenes und unbebautes Riedgebiet mit Moosflächen, Wasserlachen, Schilffeldern und an den Uferzonen mit Einbuchtungen und Inseln dargestellt.

Seine heutige Bedeutung verdankt Luzern dem Umstand, dass am Anfang des 19. Jahrhunderts der Saumweg über den Gotthard durch eine Strasse ersetzt wurde. Infolge der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse setzte der Fremdenverkehr mächtig ein, und er nahm gegen Ende des Jahrhunderts ungeahnte Ausmasse an. Zwischen 1836 und 1856 entsteht am rechten Seeufer ein neuer Schwerpunkt für den Fremdenverkehr. Die Hofbrücke wird in mehreren Etappen abgerissen, die Seebucht aufgefüllt und der Schweizerhofquai angelegt. Die zwei Schifflandebrücken an der neuen Quaianlage bilden bis zum Bau des Bahnhofs das städtische Verkehrszentrum. In unmittelbarer Nähe zum See entstehen die Hotels Schwanen, Schweizerhof, Englischer Hof, Rigi.[3]

Der erste Luzerner Bahnhof, der Centralbahnhof

In den Jahren 1837–1852 ergriffen Interessengruppen aus Wirtschaft und Politik die Initiative für eine Bahnlinie «nach dem Innern der Schweiz». Verschiedene Studien wurden in Auftrag gegeben und Verhandlungen geführt. Die Planungsarbeiten wurden wegen politischer, finanzieller und technischer Schwierigkeiten zeitweise eingestellt.[4] 1850 genehmigten die eidgenössischen Räte ein Expropriationsgesetz auf der Grundlage von Art. 21 der Bundesverfassung von 1848 und verwirklichten dadurch die Rechtsgrundlagen für eine allgemeine Entwicklung der Eisenbahn in der Schweiz. Die Stadt Luzern zählte damals 10068 Einwohner (Eidg. Statistisches Amt).

1852 wurde die «Schweizerische Centralbahngesellchaft» als private Aktiengesellschaft gegründet. Ihr Sitz war Basel, und das Aktienkapital stammte zum grössten Teil aus dem Ausland. Die Centralbahn war seit ihrer Gründung bestrebt, sich die Konzession der Gotthardbahnlinie zu sichern oder sich an diesem Unternehmen zu beteiligen.[5] Seit 1853 erwarb die Centralbahngesellschaft (SCB) in der Fröschenburg vorsorglich Grundeigentum. Dieser Bahnhofstandort, der bis heute beibehalten wurde, war der erste bedeutende städtebauliche Eingriff im Raume Tribschen.

Am 28. 1. 1853 erteilte der Luzerner Grosse Rat der Centralbahngesellschaft die Konzession für die Linie Olten–Luzern. Die Kantone und Gemeinden an dieser Bahnlinie wurden damals und später wiederholt zur teilweisen Finanzierung der Baukosten verpflichtet.[6]

Im August 1853 beteiligten sich sieben Kantone an der ersten «Gotthardkonferenz» in Luzern. Zweck dieser Versammlung war, die Initiative für den Bau der Gotthardbahn zu ergreifen.

Am 9. 6. 1856 wurde die Bahnstrecke Olten–Emmenbaum (Emmenbrücke) eröffnet. Die Verbindung des Luzerner Vororts mit Basel konnte erst hergestellt werden, nachdem am 31. 10. 1857 der Hauensteintunnel vollendet worden war. In der Stadt Luzern begannen die Diskussionen über den Standort des Bahnhofs. Der Vorschlag der Centralbahngesellschaft, den Bahnhof ausserhalb der Stadt, in der Fröschenburg, anzulegen, löste in Luzern eine Protestwelle aus. Die Bewohner der Quartiere Wey und Hof verlangten in einer Petition einen Bahnhof im Weyquartier. 375 Stadtbürger reichten dem Stadtrat eine Petition ein und verlangten einen Bahnhof oder wenigstens eine Haltestelle in der Sentimatte oder vor dem Baslertor. 60 Gemeinderäte verlangten einen Bahnhof oder eine Haltestelle vor dem Baslertor. Am 20. 5. 1857 verhandelte die Regierung der Stadt mit der Bahngesellschaft, doch weigerte sich diese, im Untergrundquartier eine Haltestelle zu bauen.

Im Juni 1857 verlangten die Delegierten der acht Stadtquartiere einen Bahnhof in der Sentimatte vor dem Baslertor. Anschaulich schilderten sie in einer Schrift (*Die Eisenbahnhoffrage in Luzern,* 12. 8. 1857), die sich gegen das von der Kleinstadt entfernte Projekt in der Fröschenburg wehrte, diese Auswirkungen:

«Luzerns bisheriger Stapelplatz wird sich in eine blosse, übelgelegene Durchgangsstation verwandeln... Die leeren Gassen werden vernachlässigt zerfallen, die Verkaufslokale werden sich in dunkle, feuchte Wohnungen armer Leute umwandeln... Möglich wird's in nicht gar ferner Zeit, dass, wie in Konstanz, das aus den Fenstern schaut... Warum will man dennoch durch eine unzweckmässige Bahnhofanlage die Erweiterung der Stadt künstlich fördern und erzwingen?»[7]

Das Fröschenburgprojekt am linken Seeufer wurde ebenfalls aus ästhetischen Gründen angegriffen. Doch konnte dieses Argument nicht hochgespielt werden, da die Behörden versprachen, zwischen Bahnhof und See einen Quai anzulegen.[8]

Am 30. 6. 1857 stimmte der Luzerner Stadtrat in einer

ausserordentlichen Sitzung dem Projekt eines Bahnhofs in der Fröschenburg ohne Haltestelle im Untergrundquartier zu.

Der Bahnhof der Centralbahn wurde nach Plänen von Ludwig Maring erbaut und 1859 eröffnet. Dieses Gebäude bestand aus einer einstöckigen Holzkonstruktion. Wegen des schlechten Baugrundes musste dieser Bau auf eingerammten Pfählen erstellt werden.[9]

Die Linie Luzern–Zürich: Ostwestbahn, Nordostbahn

Mittlerweile wurde nun auch das Problem einer Bahnverbindung mit Zürich aktuell. Die Ostwestbahngesellschaft, die eine Linie von Bern über Luzern nach Zürich plante, hatte hiefür am 10.12.1857 die Konzession erworben. Im Herbst einigten sich die Ostwestbahngesellschaft und die Luzerner Eisenbahnkommission über die Trasseeführung der Linie Zürich–Luzern im Kanton Luzern und über die Bahnhofsituation im Rankhof (eigener Bahnhof der OWB), nachdem der Vorschlag einer Bahnanlage im Weyquartier fallengelassen worden war.

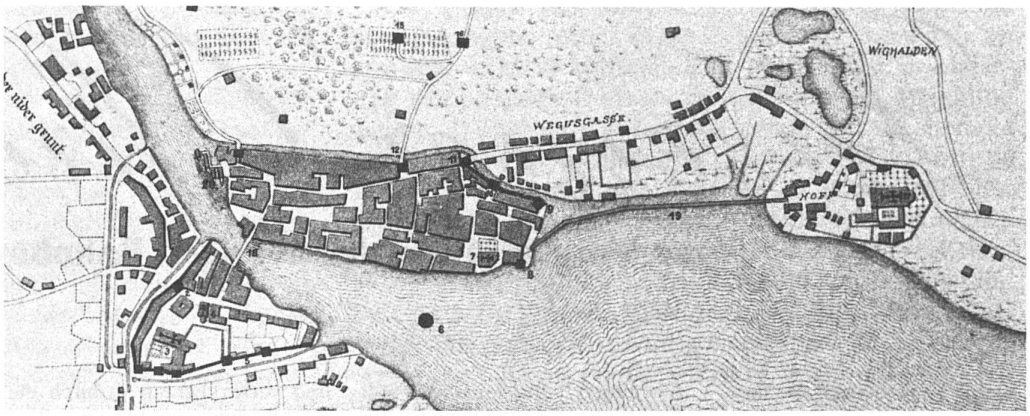
1859 forderten Oberingenieur Pestalozzi und Professor Culmann in einem Gutachten, die Linie Zürich–Luzern sei in den bestehenden Centralbahnhof einzuführen.

1861 wurde mit dem Bau des Bahnhofgebäudes im Rankhof und der Bahnlinie Ebikon–Luzern begonnen. Im selben Jahr wurde die Ostwestbahngesellschaft liquidiert, worauf die Luzerner Regierung der Nordostbahngesellschaft (NOB) die Konzession erteilte. Ingenieur Beckh von der NOB verlangte, dass das Bahntrassee geändert und die Bahn in den bestehenden Bahnhof in der Fröschenburg eingeführt werde. Trotz eingereichter (und zurückgewiesener) Petition der Quartierbewohner Wey und Hof wurde 1862 beschlossen, den Bahnhof im Rankhof nicht mehr weiterzubauen.[10]

Am 1.6.1864 wurde die Linie Zürich–Luzern festlich eröffnet. Sie endete ebenfalls im bestehenden Bahnhof der SCB in der Fröschenburg.[11]

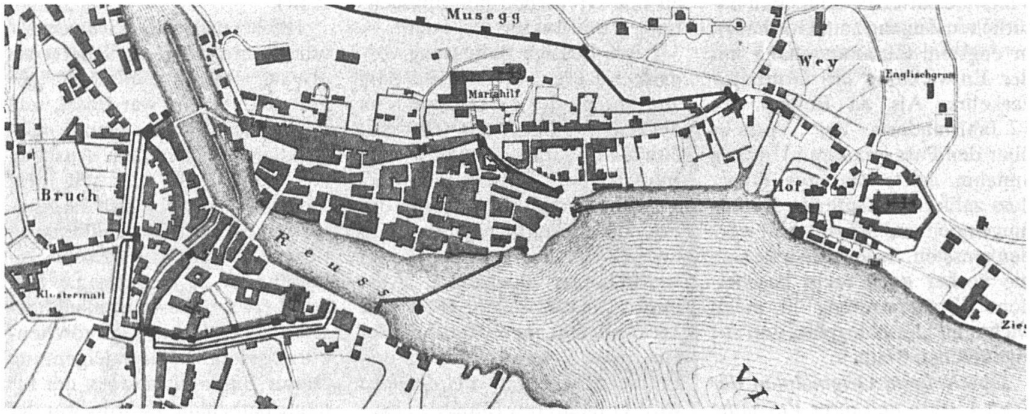
Der alte Wunsch Luzerns, auch mit Bern eine direkte Bahnverbindung herzustellen, sollte noch lange nicht in Erfüllung gehen, denn die Geschichte der Lu-

1250



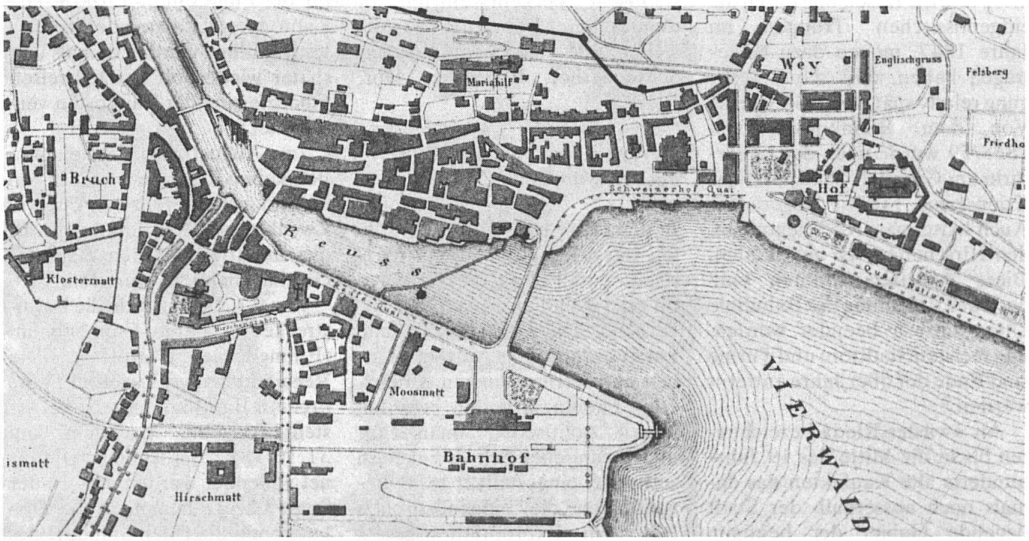
2 Luzern um 1250/Lucerne en 1250. Ausschnitte aus einer Karte des 19. Jh./détail d'une carte du 19ème siècle.

1840



3 Luzern um 1840/Lucerne en 1840. Die spätmittelalterliche Situation mit Museggmauer und Kapellbrücke ist noch fast unverändert/la situation du Moyen Age est presque intacte.

1883



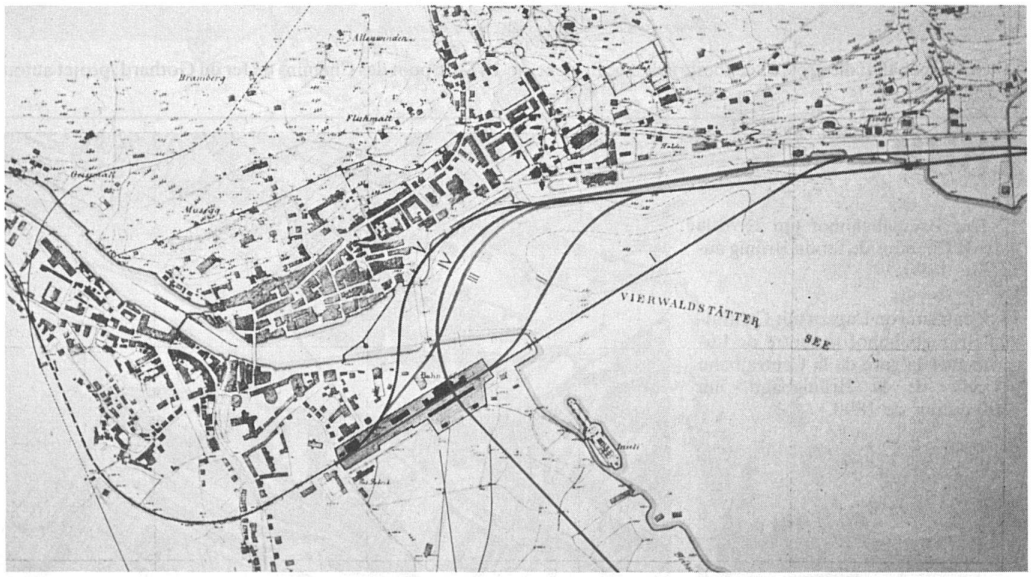
4 Luzern 1883/Lucerne en 1883. Neu sind der Centralbahnhof, die Seebrücke, die Quaianlagen (anstelle der Hofbrükke)/Avec gare centrale, pont du lac et quais, remplaçant la «Hofbrücke».

5 Luzern und sein Seebecken, mit Blick auf die Alpen/Lucerne et le lac, avec vue sur les Alpes; um 1890/autour de 1890 (Foto: Stadtarchiv Luzern).

1859

6 und 7 Der alte Centralbahnhof/la gare de la «Centralbahn»; erbaut 1859/construite en 1859 (Photo Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Luzern).

1873



8 Gotthardbahn: Varianten für eine südliche Umfahrung der Stadt/Chemins de fer du Gothard: variantes pour une ceinture sud; 1872.

zern-Bern-Bahn ist reich an Zwischenfällen und finanziellen Skandalen.

1873 wurde für diese Linie ein eigener Bahnhof erwogen; schliesslich wurde aber auch sie in die bestehende Bahnhofanlage integriert und 1875 eröffnet.[12]

Gotthardbahn

Unterdessen ging aber ein Projekt von viel grösserer Bedeutung seiner Vollendung entgegen: die Gotthardbahn. Die ersten Besprechungen hatten im Jahre 1853 stattgefunden, und am 8.8.1863 wurde die «erste schweizerische Gotthardvereinigung» gegründet, der 15 Kantone sowie die Central- und die Nordostbahn angehörten. Entscheidend war der Abschluss eines entsprechenden Staatsvertrages mit Italien am 15.10.1869, dem am 28.10.1871 auch das Deutsche Reich beitrat. Da der Stadtrat von Luzern den Bauplatz für die Errichtung des Verwaltungsgebäudes (Gotthardgebäudes) zu günstigen Bedingungen zur Verfügung stellte, wurde Luzern Sitz der Verwaltung.

Für die Einführung der Gotthardlinie in den Bahnhof Luzern wurden zahlreiche Projekte diskutiert. Oberingenieur Blotznitzki von den schweizerischen Eisenbahnen plante einen für alle Bahnen gemeinsamen Bahnhof im Untergrundquartier.

Oberingenieur R. Gerwig wollte den bestehenden Bahnhof aufheben und schlug im Oktober 1873 sechs Projekte für einen gemeinsamen Bahnhof in der Halde oder im Tribschenmoos vor: Die Gotthardbahn führt vom Tivoli her über eine hohe, 700 m lange Seebrücke in einen neuen Bahnhof im Tribschenmoos.

In der Halle wird ein gemeinsamer Bahnhof gebaut; die Centralbahn erreicht über eine 350 m lange, niedrige Seebrücke das rechte Ufer.

Varianten dazu sind andere Standorte der See- oder Reussüberbrückungen: Bahndamm vor dem Schweizerhofquai, Bahnbrücke vor der Strassenbrücke oder zwischen Kapell- und Strassenbrücke, Reussüberbrückung in der Sentimatte mit nördlicher Umfahrung der Stadt in Tunnels.

Ingenieur A. von Muralt, Experte von Stadt und Kanton, schlug vor, den bestehenden Bahnhof zu benützen, indem die Gotthardbahn die Stadt in Tun-

nels nördlich umfahre, oder aber die Reuss zwischen Kapell- und Strassenbrücke zu überqueren und die Linie in einen neuen Bahnhof Tribschenmoos einmünden zu lassen.

Weitere spektakuläre Projekte waren eine «hohe, kolossale Seebrücke» mit einer Länge von 1170 m vom Salzfass zum Tribschenmoos; der Plan, die Züge der Gotthardbahn mit Trajektschiffen über den See und in den bestehenden Bahnhof überzuführen. Alt Arzt Schnyder schlug im «Technischen Leseverein» vor, die Gotthardbahn durch einen Röhrenseetunnel in den Tribschenbahnhof zu führen.

Die Problematik eines Kopfbahnhofs für die Gotthardlinie wurde bereits 1873, also neun Jahre vor der Einführung dieser Linie in den Luzerner Bahnhof, erkannt und als Anlage bezeichnet, die «den Betrieb überhaupt schwierig und kompliziert macht». Deshalb standen damals auch alternative Standorte für eine neue gemeinsame Bahnhofanlage in Luzern zur Diskussion. Die Direktion der Gotthardbahn lehnte eine Überbrückung der Seebucht ab und befürwortete eine gemeinsame Bahnhofanlage nur auf dem rechten Ufer (Halde).[13]

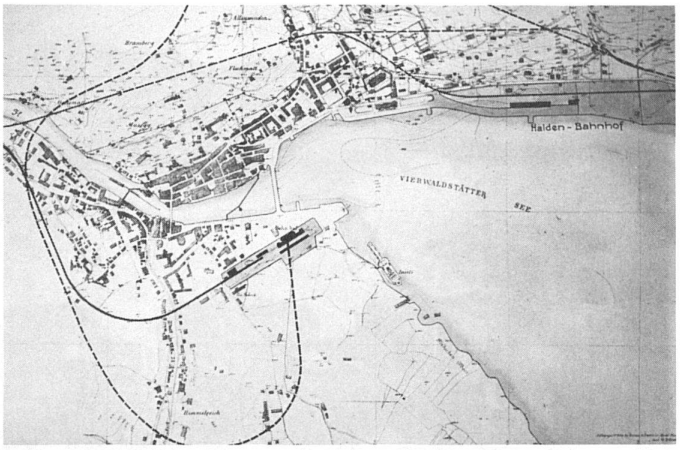
In einem Vertrag vom 6.10.1877 vereinbarten die örtlichen Behörden und das Bundesdepartement mit den Bahngesellschaften, die neue Gotthardlinie in den existierenden provisorischen Bahnhof im Tribschengebiet einzuführen. Die Zufahrt der Gotthardbahn wurde durch eine Tunnelumfahrung nördlich verwirklicht.[14]

Die festliche Eröffnung der Gotthardbahn in Luzern fand am 1.6.1882 statt. Im gleichen Jahr wurden die ersten Werftanlagen für Dampfschiffe am heutigen Standort im Tribschengebiet erstellt. Früher waren im Bereich des heutigen Bahnhofplatzes provisorische Anlagen errichtet worden.[15]

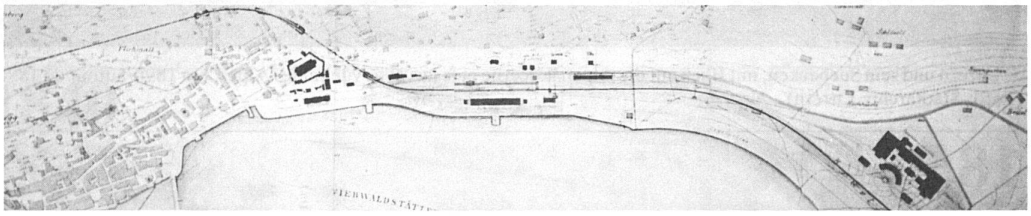
Seetalbahn, Brünigbahn usw.

Im Jahre 1871 erwarb ein Seetalbahnkomitee die Konzession zum Bau einer Eisenbahnlinie von Lenzburg nach Emmenbrücke. Um die nötigen Geldmittel zu erhalten, setzten sich die interessierten Kreise mit englischen Finanzgruppen in Verbindung. Dies führte 1881 zur Gründung

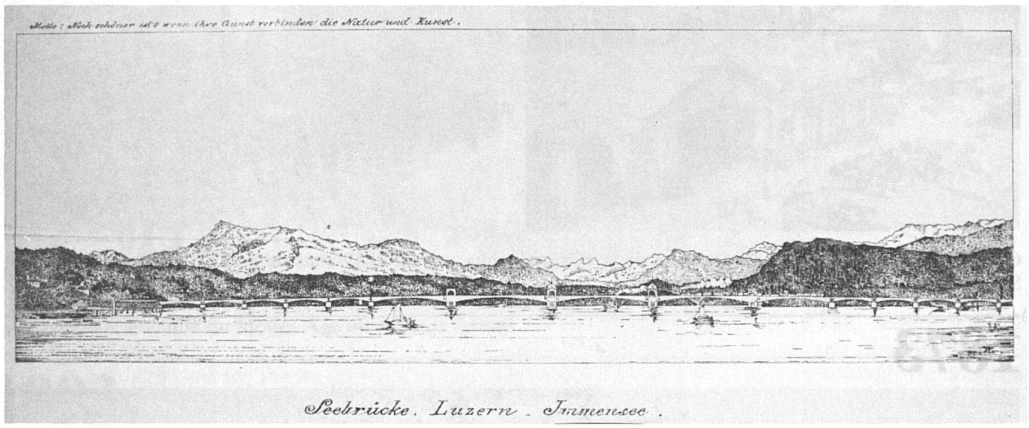
1873



9 Varianten für eine nördliche Umfahrung/variantes pour une ceinture nord; 1872.



10 Projekt für einen Bahnhof in der Halde/projet d'une gare dans la «Halde».

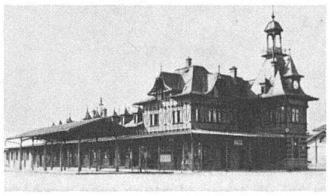


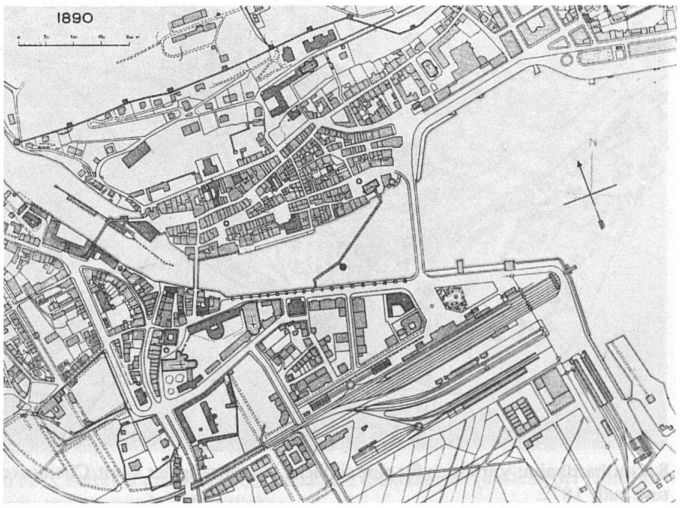
11 Gotthardbahn: die grosse Seeüberbrückung; Projekt um 1872/le pont des Chemins de fer du Gothard; projet autour de 1872.

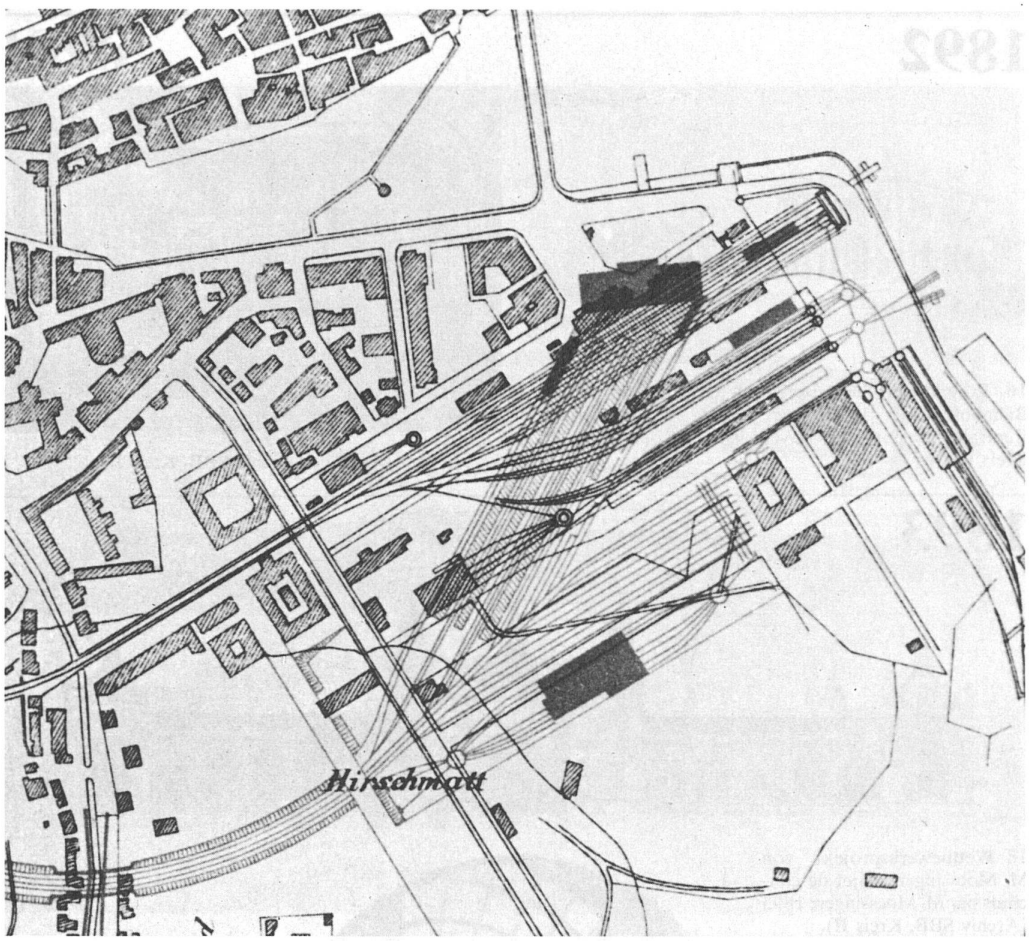
1889

12 Der Brünigbahnhof um 1890/la gare de Chemins de fer du Brünig autour de 1890.

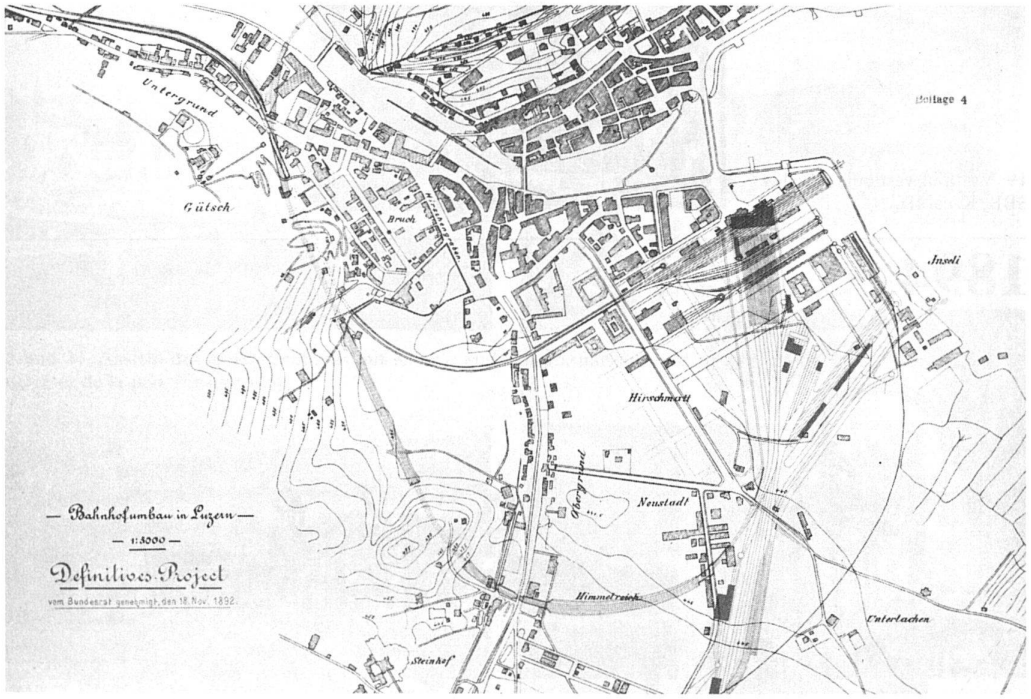
13 Zentrum von Luzern mit Central- und Brünigbahnhof/le centre de Lucerne avec la gare de la Centralbahn et celle de la Brünigbahn, um 1890/autour de 1890.







14 Erster Vorschlag für einen Bahnhofumbau/première proposition pour une restructuration de la vieille gare. Projekt der Centralbahn/projet de la «Centralbahn» (Stadtarchiv Luzern).



15 Definitives, vom Bundesrat genehmigtes Projekt/projet définitif, approuvé par le Conseil Fédéral (Stadtarchiv Luzern).

der «Lake Valley of Switzerland Railway Company». 1883 konnten die Strecken Emmenbrükke–Beinwil und Beinwil–Lenzburg dem Betrieb übergeben werden. 1894 ging die englische Gesellschaft in eine schweizerische über, die 1922 von den SBB übernommen worden ist. Seit 1904 werden die Züge bis zum Bahnhof Luzern geführt.[16]

Am 25.10.1886 konnte die Kriens-Luzern-Bahn eröffnet worden. Am 1.1.1899 übernahm, anlässlich der Erstellung der städtischen Strassenbahnen, die Stadt Luzern die Krienserbahn. Sie dient seither nur noch dem Güterverkehr.

Die Zunahme des Fremdenverkehrs in der Zentralschweiz und im Berner Oberland rief nach einer direkten Verbindung dieser beiden Zentren. Am 14.6.1888 konnte der Betrieb der Schmalspurstrecke bis Alpnach eröffnet werden. Für die Weiterfahrt nach Luzern mussten die Reisenden auf Dampfschiffe umsteigen. Am 1.6.1889 wurde der durchgehende Verkehr Interlaken–Luzern aufgenommen. Die Brünigbahn erhielt in der Nähe des Inseli einen eigenen Bahnhof nach Plänen von Paul Adolf Tièche.[17]

Der «eiserne Gürtel»

Der «eiserne Gürtel», wie der Luzerner Stadtrat 1889 die Zone der Bahnanlagen ausgezeichnet charakterisierte, wirkte sich negativ auf den Städtebau aus. Er behinderte oft die Ausdehnung der Stadt oder hemmte eine reibungslose Abwicklung des Strassenverkehrs zwischen Innenstadt und Aussenquartieren hinter den Bahnanlagen. Luzerns Stadtentwicklung war an diesen Anlagen stehengeblieben. Die Eingabe des Luzerner Stadtrates vom 31.12.1889 an das Post- und Eisenbahndepartement betreffend Änderung der Bahnanlagen zeigt deutlich, dass die Behörden das Bahnareal, den «eisernen Gürtel», dafür verantwortlich machten und er sie deshalb vor ein städtebaulich beinahe unlösbares Problem stellte. «Die jetzige Anlage setzt der weiteren Entwicklung einen unüberwindlichen Damm entgegen.»

Auf den Nachteil dieser Bahnanlage hatten schon 1857 die acht Stadtquartierdelegierten aufmerksam gemacht:

«Der Fröschenburgbahnhof sperrt die Stadt vom See bis zur Reussinsel

gänzlich ab und macht lästige Übergänge notwendig.»[18]

Offenbar fehlte der Stadt die wirtschaftliche Kraft, dieses Hindernis zu überspringen. Das mag daran liegen, dass sich Luzern vor allem zu einer Fremdenverkehrsstadt mit dem Schwerpunkt am rechten Ufer entwickelt hatte und grössere Industrieunternehmen sich vorwiegend in den Gemeinden der Umgebung niederliessen.

Im Februar 1890 befasste sich Ingenieur Lindner, ein bedeutender Eisenbahnfachmann, in einem Vortrag in Luzern mit dem Projekt einer linksufrigen Gotthardbahn (diese Linie wurde 1873 auch für die Jura-Gotthard-Bahn projektiert):

«Diese (rechtsufrige) Bahnlinie hat für Luzern keine grosse Bedeutung. Wir können den Bahnhof in Luzern anlegen, wo wir wollen, im Untergrund, in der Emmenweid, am Rootsee, überall ist die Strecke Basel–Rotkreuz–Gotthard kürzer (nach Lindner 10 km) als Basel–Luzern–Immensee–Gotthard... Mit der Bahn Luzern–Immensee ist Luzern ein Anhängsel der Gotthardbahn; ein kleiner Arm geht nach dem Gotthard, aber Luzern ist auf die Seite gestellt... Mit der linksufrigen Bahn, die in Folge der bedeutenden Abkürzung ebenfalls eine Lebensfrage für die Gotthardbahn bildet, ist Luzern im Hauptknotenpunkt.»[19]

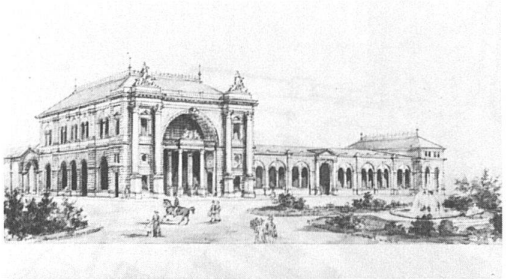
Die Centralbahn legte nun ihr offizielles Gegenprojekt zum Vorschlag Lindner vor. Der Stadtrat erachtete das Projekt der SCB als wenig zukunftsorientiert und erhob gegen dieses «...die Interessen der Stadtgemeinde schwer schädigende Projekt» eine Reihe von Einwänden. Der Bauinspektor der Stadt, Stirnimann, und Ingenieur Gerlich, Professor an der ETH in Zürich, wurden deshalb im März 1891 von der Stadt beauftragt, ein drittes, zukunftsorientiertes Projekt zu erarbeiten.

Den definitiven Entscheid fällte der Bundesrat im Sinne des städtischen Alternativprojektes am 18.11.1892. Der Stadtrat schrieb dazu:

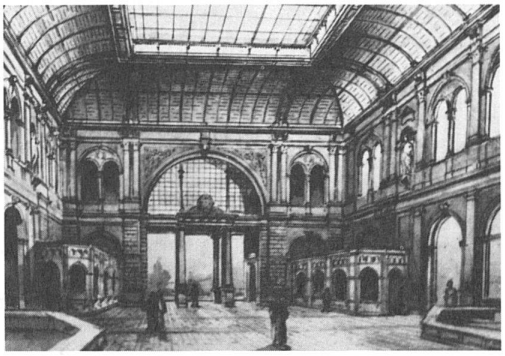
«Mit diesem Entscheid ist die erfreuliche Tatsache konstatiert, dass die hohen Bundesbehörden gewillt sind, die öffentlichen Interessen kräftig zu schützen gegenüber den Interessen der Transportanstalten.»[20]

Die am 2.8.1892 vorgeschlagene Variante mit einem um zirka 90° gedrehten, radial zur Stadt liegenden Kopfbahnhof und einem Güterbahnhof im Tribschenmoos

1892



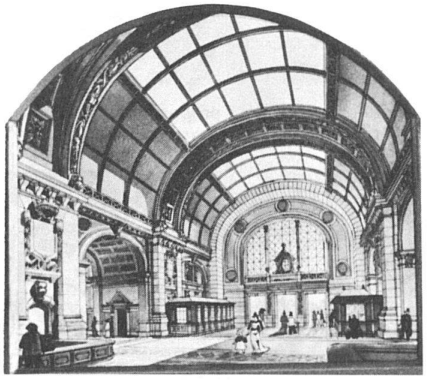
16 Projekt der Schweizerischen Centralbahn für den Bahnhofneubau 1892/projet de la «Schweizerische Centralbahn» pour une nouvelle gare, 1892 (Archiv SBB, Kreis II).



17 Vestibül/vestibule (Archiv SBB, Kreis II).

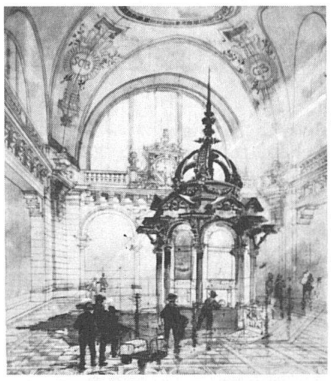
1893

18 Wettbewerbsprojekt von M. Moessinger/projet de concours par M. Moessinger; 1893 (Archiv SBB, Kreis II).

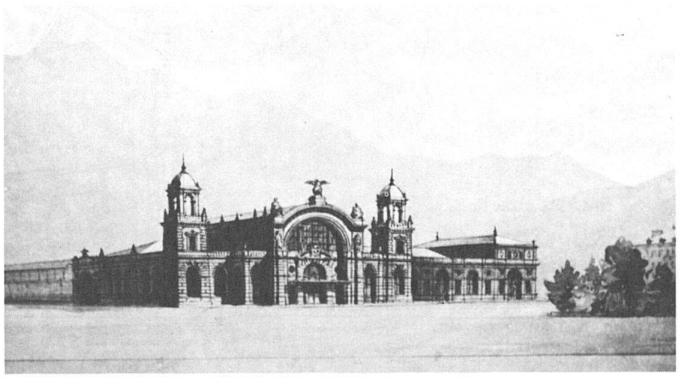


19 Vestibül/vestibule (Archiv SBB, Kreis II).

1894

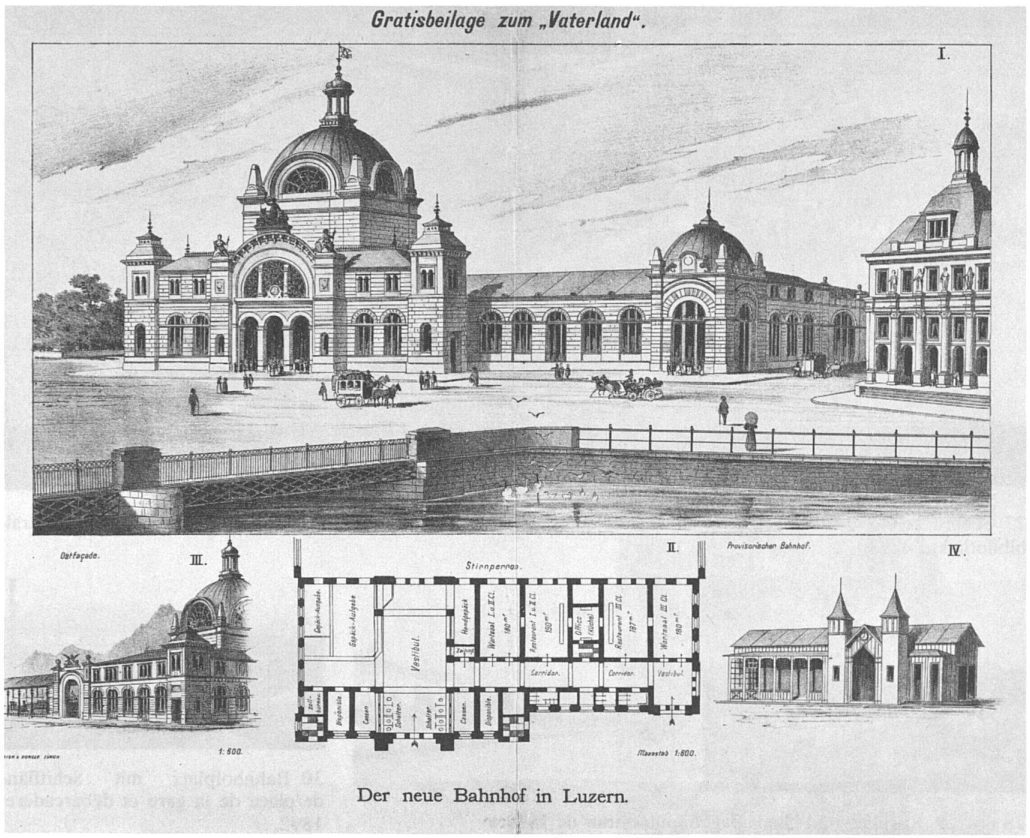


20 Projekt Jacques Gros (?), undatiert; Vestibül/vestibule (Archiv SBB, Kreis II).

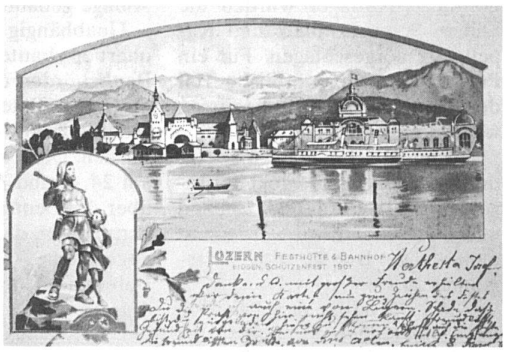


21 Projekt Friedrich Walser; 1894 (Archiv SBB, Kreis II).

1896

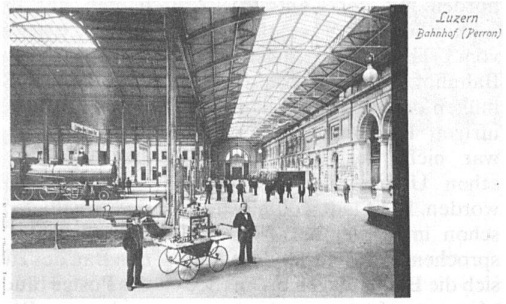


22 Der neue Bahnhof in Luzern/la nouvelle gare de Lucerne; Sonderbeilage des *Vaterlands*/supplément du journal *Vaterland;* 1895.



23 und 24 Ansicht des neuen Bahnhofs mit Kriegs- und Friedensmuseum/vue de la nouvelle gare avec musée de la guerre et de la paix (Postkarten).

25 Der Bahnhofplatz/la place de la gare (Postkarte).



26 Der Bahnhof; Inneres/intérieur (Postkarte).

wurde 1895/96 ausgeführt und die Bahnlinie, teils in Tunnels, in weitem Bogen um die Stadt geführt.[21]

Der zweite Luzerner Bahnhof 1896

1893 schreibt die Schweizerische Centralbahngesellschaft in Basel einen Internationalen Ideenwettbewerb aus, an dem sich 45 Konkurrenten beteiligen. In der Jury ist weder die Stadtgemeinde Luzern noch die hier ansässige Gotthardbahndirektion vertreten.

Betriebstechnisch befriedigende, aber architektonisch mangelhafte Lösungen werden ausgeschieden, ebenso nüchterne, an den Bahnhofstil früherer Jahrzehnte erinnernde Projekte. Ein erster Preis wird nicht vergeben. Der zweite Preis wird Architekt W. Moessinger (Frankfurt) und zwei dritte Preise werden Professor H. Stier (Hannover) und Architekt J. Béeguin (Neuchâtel), die beide eine Kuppel über dem Vestibül vorgeschlagen, zugesprochen. Empfohlen wird der Ankauf des Projektes von Architekt Fr. Walser (Basel).[22]

Dass die Projekte nur in Basel (Gewerbeschule) während 14 Tagen ausgestellt waren, löste in Luzern eine Protestwelle aus.

Am 24.5.1894 findet im Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn, also diesmal in Luzern, eine Projektbereinigungskonferenz statt. Das vorgelegte Projekt ist eine Überarbeitung der zwei erwähnten Kuppelprojekte durch die Organe der Centralbahndirektion in Basel. Die Kuppel wird angegriffen, da diese den Baukomplex durch ihre Dimension und massige Form beherrsche. Man fragt sich, ob eine solche überhaupt mit einem profanen Zweck, wie es ein Eisenbahnaufnahmegebäude sein solle, vereinbar sei und nicht ausschliesslich dem Sakralbau vorbehalten bleiben sollte.

Ausschlaggebend werden die «nüchternen Erwägungen», dass sich ein Tonnengewölbe oder gar ein Giebeldach auf dem Vestibül gar nicht gut ausgenommen hätte. Die Luzerner Konferenz stimmte sodann nicht nur dem vorgelegten Grundriss, sondern auch dem Kuppelbau einhellig zu.

Am 1.11.1896 wurde das neue Bahnhofgebäude als bedeutendstes Bauwerk des Tribschengebietes zusammen mit den Bahn-

anlagen dem Betrieb übergeben. Die Stadt Luzern hatte damals erst 26500 Einwohner, knapp zwei Fünftel der heutigen Stadtbevölkerung.[23]

Mit der Mehrheit der Schweizer Stimmbürger stimmten auch die Luzerner am 20.2.1898 für die staatliche Übernahme der Privatbahnen durch die SBB.

Die symmetrische Erscheinung in seiner Volumetrie erhielt der Bahnhof erst 1926, dreissig Jahre nach seiner Inbetriebnahme, durch den Anbau des Ostflügels nach dem Projekt von Architekt Ramseyer, Chefarchitekt der Kreisdirektion II der SBB.

Erschliessungsprobleme: der Bahnhofplatz

In Luzern war die hölzerne Reussbrücke bis zum Bau der Seebrücke 1869/70 die einzige befahrbare Verbindung zwischen Grossstadt und Bahnhof. So kam es «an Markttagen zu einem Gedränge von Fuhrwerken, Droschken und Güterwagen in den engen Gassen».[24] Zudem durchfuhren 10–12 Hotelbusse täglich zehnmal zur Zeit der Ankünfte und Abfahrten der Züge die Stadt.[25]

Der Luzerner Stadtrat hatte 1856 auf die Notwendigkeit einer Brücke zwischen Grossstadt und Bahnhof hingewiesen. Im Dezember 1858 entschied er sich für eine recht kurzsichtige Lösung, indem er beschloss, die damals einzige befahrbare Reussbrücke als Holzbrücke neu zu bauen.[26]

Im November 1862 nahm das Projekt einer direkten Brückenverbindung zum Bahnhof konkrete Formen an, als der Stadtrat mit den 250000 Franken, die die NOB-Direktion für das verlassene Bahntrassee Ebikon–Rankhof bezahlt hatte, einen Brückenfonds anlegte. Er sah ein, dass die neue hölzerne Reussbrücke dem Verkehr nicht mehr genügte.[27]

Im Frühjahr 1863 arbeitete Bauinspektor Senn die Grundlagen für einen Planwettbewerb aus, für den 1863/64 fünf Konkurrenten neun Pläne einreichten.[28] Warum die Behörden keinen dieser Vorschläge ausführen liessen, sondern 1866/67 einen zweiten Wettbewerb veranstalteten, ist schwer feststellbar.[29]

Beim zweiten Wettbewerb wurden sechs Projekte eingereicht. Alle Projekte, ausser einem, wählten entsprechend den Zweckbestimmungen das südliche Brückenauflager direkt vor dem Bahnhofgebäude. Für das nördliche Auflager wurden die Stellen Schwanenplatz und Kapellplatz vorgeschlagen. Für ein Projekt hätte der nördliche Teil der Kapellbrücke abgerissen werden müssen.

Nachdem Bauinspektor Näf das preisgekrönte Projekt der Ingenieure Gaudard und Cuénod überarbeitet hatte, wurde mit dem Bau der Brücke 1869/70 begonnen.

Am 1.7.1857, einen Tag nach dem endgültigen Entscheid, den Bahnhof in der Fröschenburg zu bauen, vereinbarte der Regierungsrat im Auftrag der Stadtbehörden mit der Centralbahndirektion den Bau einer Strasse vom Theaterquai nach dem Bahnhof. Dieses frühzeitige Bemühen der Behörden, den linksufrigen Reussquai fortzusetzen, war nicht aus verkehrstechnischen Überlegungen veranlasst worden. Die Stadt wollte (was sie schon im November 1856 versprochen hatte) verhindern, dass sich die Bahnanlagen bis ans Seeufer erstreckten.

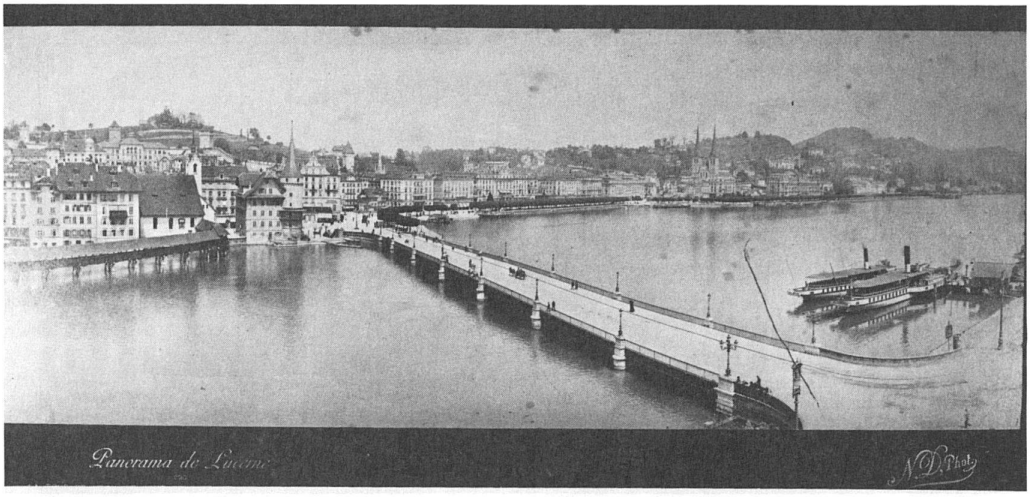
1860 wurden die Quaianlagen bis zum heutigen Kunsthaus geplant, und 1864 war die ganze Anlage gebaut.[30]

Unabhängig vom Bahnhofquartier bauten die Luzerner Baubehörden den Bahnhofplatz. Doch gestalteten sie ihn nicht aus ästhetischen Motiven mit Grünflächen. Denn die Stadt hatte sich am 24.4. und 15.5.1860 gegenüber der Centralbahngesellschaft verpflichtet, das ihr unentgeltlich abgetretene Terrain vor dem Bahnhof nicht zu überbauen und innert zweier Jahre so herzustellen, dass es als öffentlicher Platz dienen könne. Die Planierungsarbeiten wurden 1861–1864 im Zusammenhang mit den Quaibauten am linken Reuss- und Seeufer ausgeführt. Die Einteilung in Strassen und Grünanlagen erfolgte erst 1867, nachdem man für das Bahnhofgebiet einen Bebauungsplan geschaffen hatte. Der Engere Stadtrat genehmigte die Platzkonzeption am 1.9.1870 und bewilligte am 19.5.1871 den erforderlichen Kredit.[31] Durch den Bau des Hotels Gotthard und des Postgebäudes wurde der Platz auch gegen Westen räumlich eindeutig begrenzt.

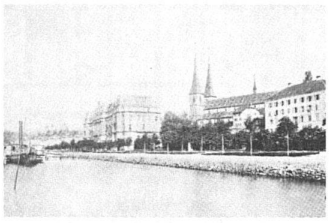
Die Sprengung des «eisernen Gürtels»

Mit einer Neuplanung der Bahnhofanlagen war auch eine städtebauliche Integration des Tribschengebietes geplant. 1893 wurde dafür eine Erweiterung des östlichen Stadtbaubezirkes im Grossen Stadtrat beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Nach Meinung der Stadtbehörden sollte – wie im Hirschmattgebiet – auch im Gebiet Tribschen ein wohnliches, neues und dicht bebautes Stadtviertel entstehen. Die Seeaufschüttung und die Gebietsauffüllung für die linksufrigen Seequaianlagen erfolgten in engem Zusammenhang mit der Bebauungsplanung Tribschen. 1895 wurde ein schweizerischer Ideenwettbewerb ausgeschrieben, worauf 26 Projekte eingingen. Der Stadtrat überarbeitete mit den ersten Preisträgern Architekt Heinrich Meili und Ingenieur Robert Winkler das Projekt, und bereits 1897 genehmigte der Grosse Stadtrat und 1898 der Regierungsrat trotz vielen privaten Einsprachen diese überarbeitete Fassung als offiziel-

1870



27 Seebrücke mit Quaianlagen/pont du lac avec quais, um 1900/autour de 1900 (Graphische Sammlung der Zentralbibliothek, Luzern).

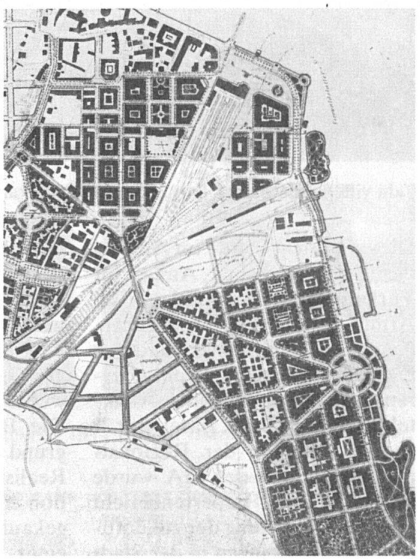


28 und 29 Kurplatz und Quaianlagen, um/autour de 1870.

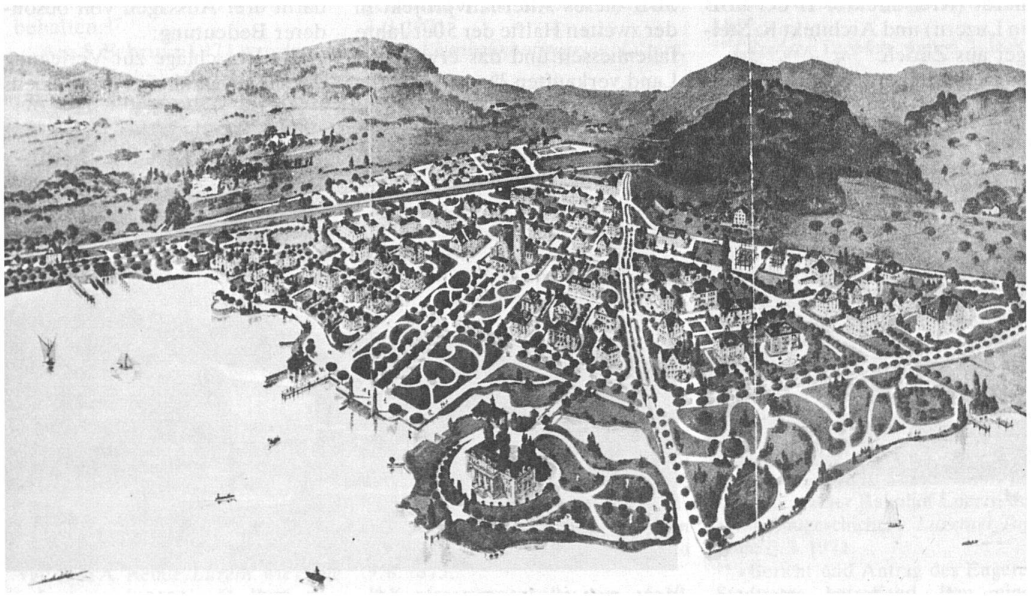
30 Bahnhofplatz mit Schifflände/place de la gare et débarcadère; 1892.

1895

31 und 32 Bebauungsplan für Luzern/plan directeur pour Lucerne; 1895.



1914



33 Überbauung des Würzenbachgebietes/plan d'ensemble de la région du Würzenbach; 1914.

len Stadtplan für die Gebiete südlich der Stadt.[32]

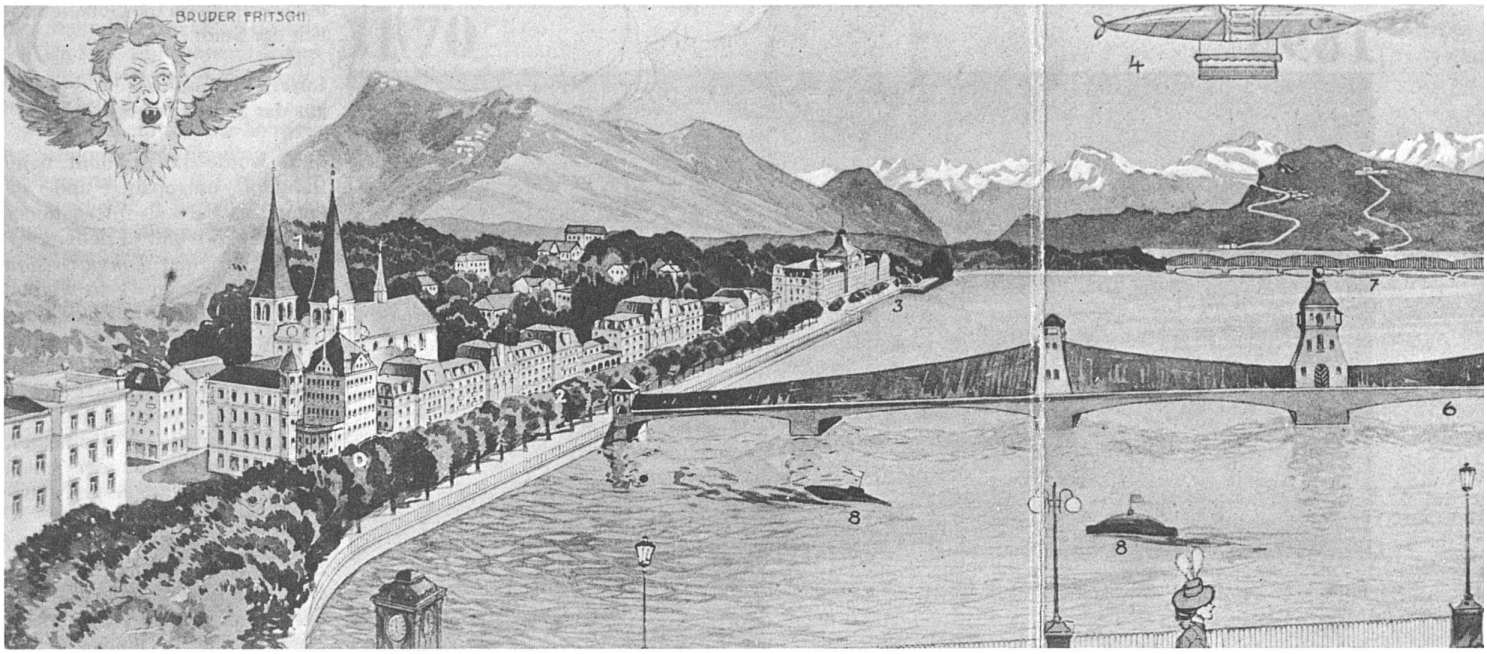
Luzern von morgen aus der Sicht von gestern

1902 wurde die Festhütte beim Bahnhof umgebaut, und sie diente bis 1910 als internationales Kriegs- und Friedensmuseum.[33] In einer *Zukunftsvision* um die *Jahrhundertwende* wurden auf diesem Gebiet folgende Bauten dargestellt: vergrösserter Bahnhof, Kriegs-, Marine- und Zufriedenheitsmuseum, Inselibierpalast, Tribschenpark mit Tonhalle und Volkstheater, Neu-Ost-Luzern mit der neuen Cathedrale, alte, neue und neueste Seebrücke.

Am 9. April 1910 stieg Graf Zeppelin als Gast im *Grand Hôtel du Lac* in Luzern ab. Auf Initiative des offiziellen Kurkomitees wurde die Genossenschaft «Aero» gegründet und im Tribschengebiet die erste schweizerische Luftschiffsverkehrsstation gebaut. Luzern wurde damit die Wiege der gewerbsmässig betriebenen Luftfahrt der Schweiz. Die Stadtbehörden unterstützten diese Genossenschaft finanziell und liquidierten auch die Steinbrechanlage am Seeufer. Das erste Luftschiff war bis 1914 (Ausbruch des ersten Weltkriegs) in Betrieb. Die Luftschiffhalle wurde 1922 abgebrochen.[34]

In den Jahren 1937/38 entstand ein Projekt für eine «Bündische Weihstätte» von Dr. R. Rohn, Zürich. Die ideelle Gesamtplanung stammte vom Dichter und Dramaturgen Max Lieburg alias Max Eduard Meyer, Bern. Projektiert waren ein Spielring für grosse Freilichtaufführungen, ein geschlossener Theaterbau, Räume für Ausstellungen, Bibliotheken und Seminarien.[35]

In der Überzeugung, dass die Bahnhofanlage von 1896 mit ihren Erweiterungen eine Ausdehnung der Stadt in extremem Masse hemme, projektierte Architekt Schaad, Luzern, im Januar 1942 eine getrennte Bahnhofanlage mit einem Personenbahnhof vor der Sälihalde und einen Güterbahnhof auf der Allmend. Sein Projekt des Personenbahnhofs als Transitbahnhofs bezieht sich auf die städtebaulich wichtige Pilatusstrasse, die die Verbindung des vorgesehenen Bahnhofgebäudes mit dem jetzigen Bahnhofplatz herstellt. Den



34 «Die Leuchtenstadt im Jahre 2000»/«la ville lumière dans l'an 2000»; Faltpostkarte/dépliant; 1900.

Güterbahnhof sah Architekt Schaad in der Ebene zwischen Kriens und Horw vor (Industrie, Seeverlad Horwer Bucht). Ein weiterer Vorschlag aus dem Jahre 1943 sah vor, den Güterbahnhof und die Verkehrslinien der Brünigbahn, nicht aber den Personenbahnhof zu verlegen.

Nach 1945

1945 empfahl eine Planungsgruppe aufgrund ihrer Studien als dringliche Sanierungsmassnahmen unter anderen

«die Verlegung des Güterbahnhofes, den Ausbau der Promenaden und den Bau eines Freilichttheaters im Tribschengebiet».

Dieser Bericht wurde im Auftrag des Eidgenössischen Amtes für Verkehr verfasst und von Dr. Armin Meili herausgegeben. Namhafte Architekten bildeten die Planungsgruppe Luzern, deren Leiter der bekannte Architekt Hermann Baur, Basel, war.[36]

Auf Initiative der Regionalplanungsgruppe des SIA wurde schliesslich ein Expertenbericht über die Gestaltung der zukünftigen Bahnhofanlagen in der Stadt Luzern erarbeitet. Verfasser dieses Berichts waren Ingenieur Kugler aus Zug, Ingenieur Labhardt (Kreisdirektor II der SBB in Luzern) und Architekt R. Steiger aus Zürich.

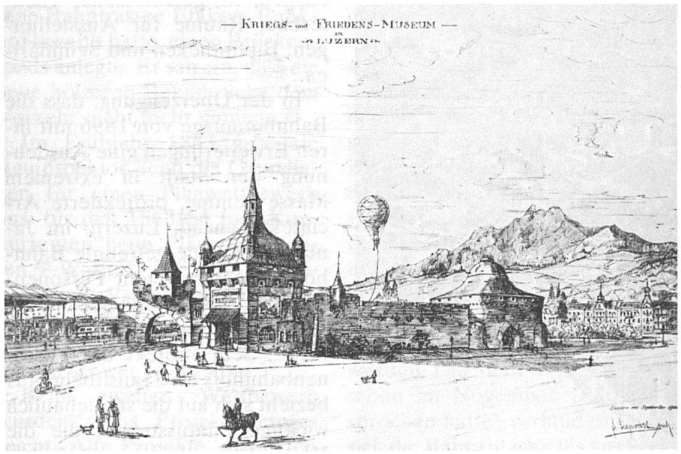
Diese Experten kamen in ihrem 1945 verfassten Bericht zum Schluss, dass der Güterbahnhof nach Kriens in das Gebiet beim heutigen Schlachthof und beim Konsumverteilzentrum zu verlegen sei. Den Personenbahnhof wollte man am Standort belassen. Die Bundesbahnen hatten aufgrund dieses Gutachtens für eine Realisierung dieser Neukonzeption einzelne Landparzellen aufgekauft. Die Interessenvertreter einer gewerblich-industriellen Nutzung des Tribschenraums verzögerten diese Verlegung des Güterbahnhofs so lange, bis die SBB dieses Alternativprojekt in der zweiten Hälfte der 50er Jahre fallenliessen und das erworbene Land verkauften.[36]

Pluna

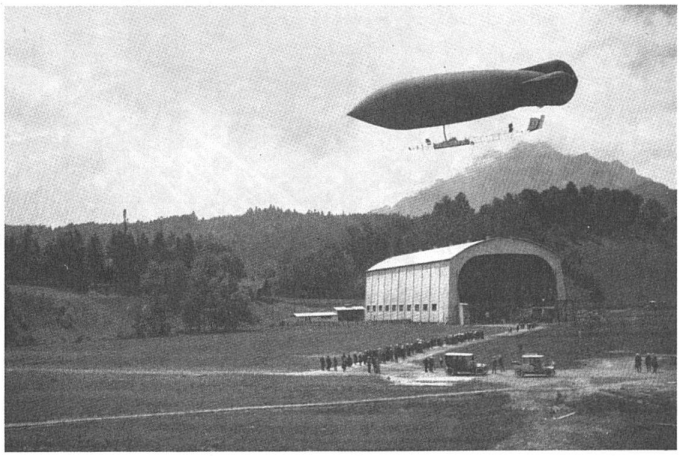
Ein Teil der Regionalplanungsgruppe Luzern SIA schloss sich 1949 unter der Leitung von Architekt Carl Mossdorf und Ingenieur Erni zur «Planungsgruppe Luzern und Nachbargemeinden (Pluna)» zusammen und bearbeitete einen ersten und zweiten Bericht zur Agglomerationsplanung. Der erste Bericht wurde 1950, der zweite 1956 abgeschlossen. Beide Arbeiten sind veröffentlicht.

Für den Tribschenraum waren darin drei Aussagen von besonderer Bedeutung:

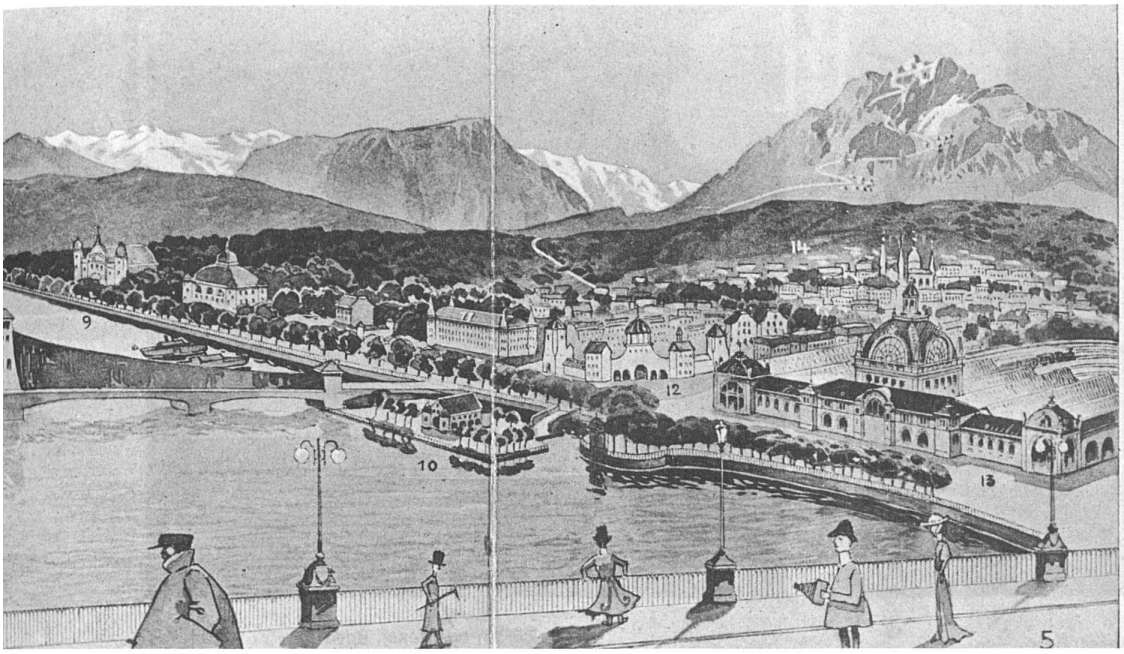
1. die Vorschläge zur Verlegung des Güterbahnhofes nach Kriens



35 Das Kriegs- und Friedensmuseum am Standort des heutigen Kunsthauses/le musée de la guerre et de la paix, à l'emplacement du Kunsthaus actuel.

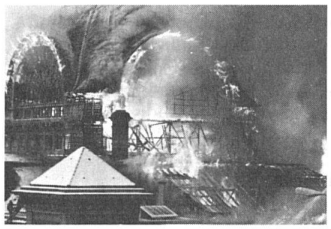


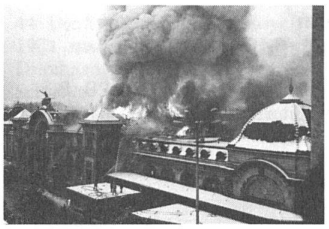
36 Luftschiffstation Tribschen/aérogare de Tribschen; 1910.



Die Leuchtenstadt im Jahre 2000

0) (Reine Anspielung) Hotel Skyscraper Splendide (zur Verschönerung des Belle-vue).
1) Alte Hofkirche.
2) Hotel National.
3) Hotel Palace.
4) Zeppelin-Omnibus Rigi-Pilatus.
5) Alte, 6) neue, 7) neueste Seebrücke.
8) Untervierwaldstätterseeboote.
9) Triebschenpark mit Tonhalle und Volkstheater.
10) Inselibierpalast.
11) Humbug-american-Hotel.
12) Kriegs-, Marine- und Zufriedenheitsmuseum.
13) Der vergrösserte Bahnhof.
14) Neuost-Luzern mit der neuen Cathédrale.





37 a, b, c Der Bahnhofbrand vom 5. Februar 1971/l'incendie du 5 février 1971 (Fotos: Blättler, Luzern).

im Sinne des Expertenberichts von 1945,
2. wurde das gesamte Tribschengebiet vorwiegend als gewerblicher Nutzungsraum eingestuft,
3. wurde das städtische Projekt einer Seestrasse in Ufernähe beibehalten.[37]

Am 5. Februar 1971 wurde ein Teil des Bahnhofhauptgebäudes mit der imposanten Gebäudekuppel und dem Ostflügel Opfer einer Brandkatastrophe.

Anmerkungen

[1] Die vorliegende Chronologie zur Luzerner Bahnhofsgeschichte wurde von Kari Gallati aufgrund von Texten verschiedener Verfasser zusammengestellt, die unter dem Titel angeführt sind. Einzelne Partien – zum Beispiel das erste Alinea – sind überdies der Diplomarbeit von B. Zurkirchen und D. Marques entnommen: «Luzern: Bahnhof-Stadt», ETH-Z, 1976.

[2] A. Reinle, *Kunstdenkmäler der Stadt Luzern,* I, S. 36+60.

[3] A. Reinle, *Kunstdenkmäler der Stadt Luzern* I, S. 32 f.; *Plan der Stadt Luzern,* 1840; *Segesserplan,* 1848; vgl. auch A. Reinle, *Luzern, wie es nie gebaut wurde,* sowie O. Fries, *Geschichte der Luzerner Hotellerie.*

[4] Franz Zelger, *An der Schwelle des modernen Luzern,* 1930.

[5] Franz Zelger, *An der Schwelle des modernen Luzern.*

[6] Franz Zelger, *An der Schwelle des modernen Luzern;* Anton Eggermann, «Der Bahnhof und seine Baugeschichte», im *Luzerner Tagblatt,* 3.3.1971.

[7] *Die Eisenbahnhoffrage in Luzern,* 1857.

[8] «Gutachten des Engeren Stadtrates» vom 30.11.1856.

[9] Franz Zelger, *An der Schwelle des modernen Luzern.*

[10] «Bericht und Antrag betreffend Änderung des Eisenbahntrassee von Ebikon nach Luzern» vom 26.11.1862.

[11] Anton Eggermann, «Der Bahnhof Luzern und seine Baugeschichte», *Luzerner Tagblatt,* 3.3.1971.

[12] Franz Zelger, «An der Schwelle des modernen Luzern; 1930. Anton Eggermann, «Der Bahnhof Luzern und seine Baugeschichte», *Luzerner Tagblatt,* 3.3.1971.

[13] Verschiedene Zeitungsartikel im *Luzerner Tagblatt* vom 24.10. bis 5.11.1973 und am 6.2.1890; Schreiben der Direktion der Gotthardbahn an den Bundesrat vom 6.8. und 9.8.1875.

[14] Konferenzprotokoll vom 6.10. 1877.

[15] Franz Zelger, *An der Schwelle des modernen Luzern.*

[16] Fritz Blaser, *Luzern im Stichwort,* 1956.

[17] Anton Eggermann, «Der Bahnhof Luzern und seine Baugeschichte», *Luzerner Tagblatt,* 3.3.1971.

[18] *Die Eisenbahnhoffrage in Luzern,* 1857.

[19] *Luzerner Tagblatt* vom 6.2.1890. Plan 1:5000.

[20] Der Stadtrat von Luzern: Bericht und Antrag an die Versammlung der Einwohnergemeinde Luzern, 8.5. 1893.

[21] «Bahnhoferweiterung Luzern», Planbeilage zum Bericht des Direktoriums an den Verwaltungsrat Nr. 209 vom 13.1.1891; «Bahnhof Luzern», Übersichtsplan der Projekte. Endgültiges Projekt vom 2.8.1894.

[22] *Schweizerische Bauzeitung,* 6.1. 1894. – Der vorliegende Abschnitt über den zweiten Luzerner Bahnhof folgt der Darstellung von Prof. Paul Hofer (im Wettbewerbsprogramm, 1975). Vgl. neuerdings Werner Stutz.

[23] Franz Zelger: *An der Schwelle des modernen Luzern,* 1930. Anton Eggermann: «Der Bahnhof Luzern und seine Baugeschichte», *Luzerner Tagblatt,* 3.3.1971.

[24] «Bericht und Antrag des Engeren Stadtrates betreffend Bau einer neuen Brücke» vom 21.7.1864.

[25] Siehe auch «Bericht und Antrag betreffend Abänderung der Eisenbahnlinie von Ebikon nach Luzern» vom 26.11.1862.

[26] «Gutachten» vom 30.11.1856; «Bericht und Antrag in Sachen Reussbrückenbau» vom 2.12.1858.

[27] «Bericht und Antrag betreffend Abänderung der Eisenbahnlinie von Ebikon nach Luzern» vom 26.11.1862.

[28] Die Pläne sind alle im Stadtarchiv aufbewahrt.

[29] «Bericht und Antrag betreffend Bau einer neuen Brücke» vom 12.5.1869.

[30] «Bericht und Antrag (mit Plan) über die Quaibauten», 21.6.1860; «Verwaltungsbericht des Engeren Stadtrates 1861–1864».

[31] «Bericht und Antrag über die Quaibauten (mit Plan)» vom 21.6.1860; Eintrag auf dem «Plan zur Erweiterung der Stadt Luzern, Obergrund, Bahnhof samt Umgebung, 1867».

[32] «Protokoll des Luzerner Regierungsrates» vom 4.9.1893 und 3.12.1897; *Schweizerische Bauzeitung* vom 18.1.1896. – «Bebauungsplan für Luzern» im *Vaterland* vom 18.10.1896.

[33] Fritz Blaser, *Luzern im Stichwort,* 1956.

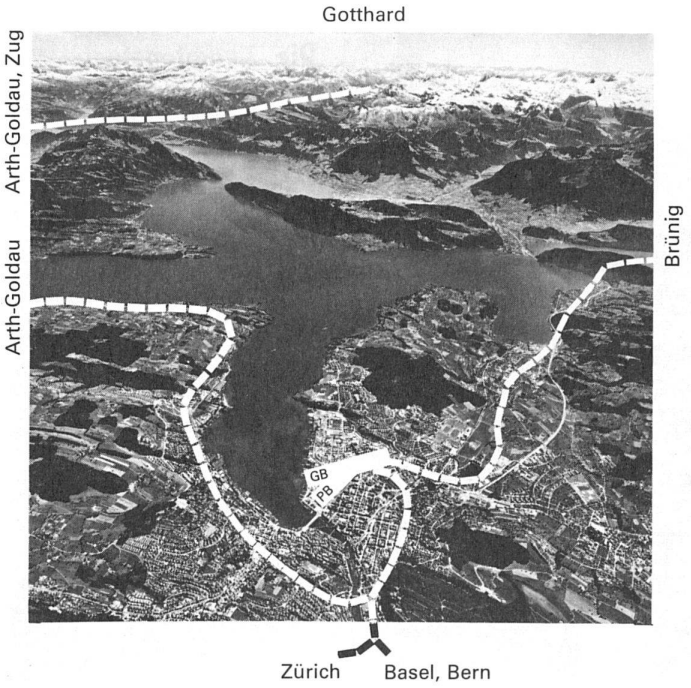
[34] Der Stadtrat von Luzern, «Bericht und Anträge» vom 23.6.1910; Fritz Blaser, *Luzern im Stichwort.*

[35] Dr. Oskar Eberle, *Festspiele am Vierwaldstättersee,* 1939.

[36] Armin Meili, *Bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten,* 1945.

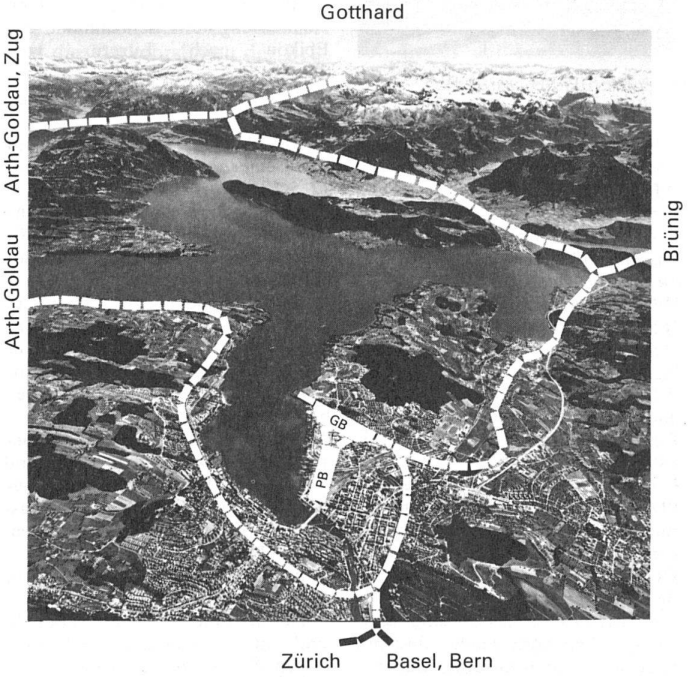
[36] Der Stadtrat von Luzern, «Protokoll» vom 8.6.1944 und vom 9.3.1945. Expertenbericht Kugler, Labhardt und Steiger, 1945.

[37] Sitzungsprotokolle Pluna 1945–1956; Pluna-Bericht über Stufe II, September 1956. ■

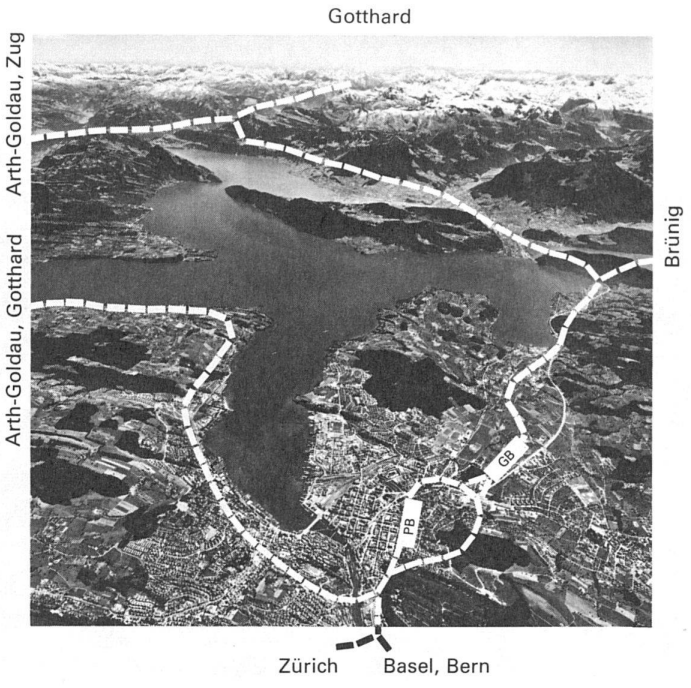


Bahnhof Luzern: 8 Alternativen
zusammengestellt von Kari Gallati.

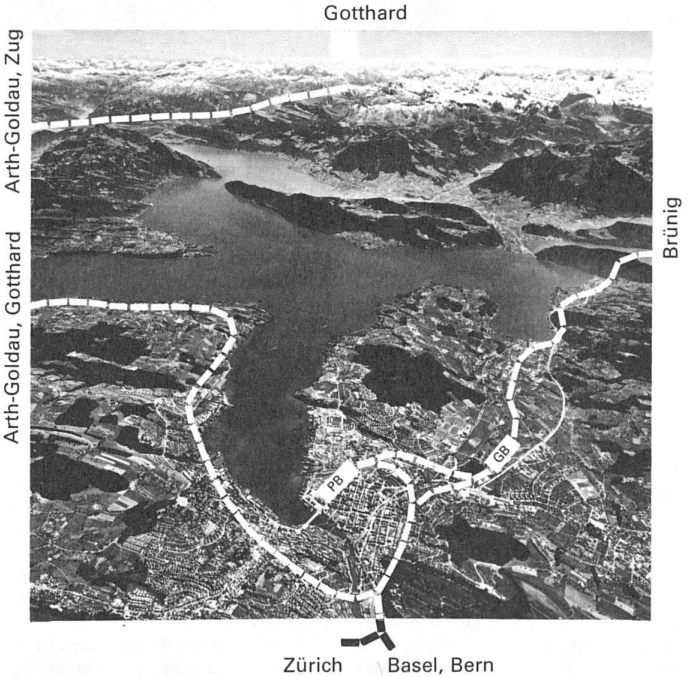
38 Die heutigen Bahnanlagen der SBB/le réseau CFF actuel. PB: Personenbahnhof/gare de voyageurs. GB: Güterbahnhof/gare de marchandises.



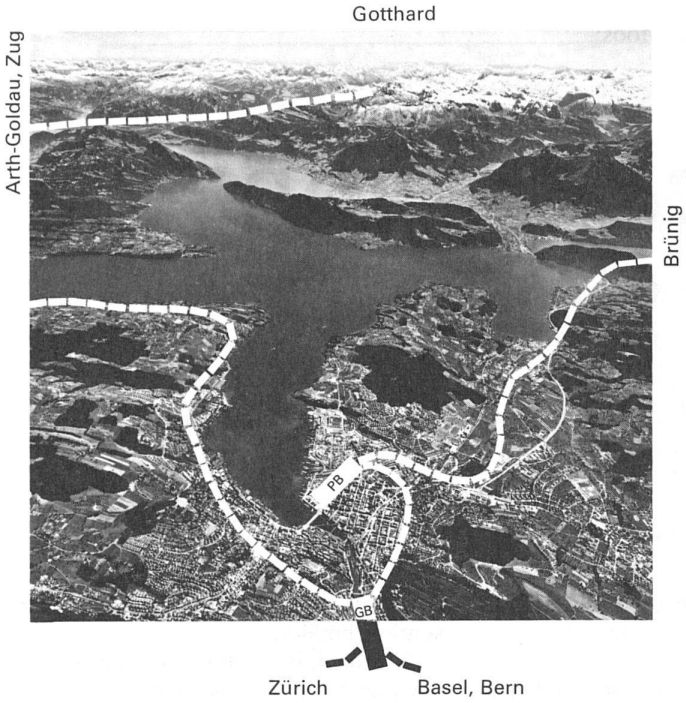
39 In den Jahren 1889/90 stand dieser Vorschlag von Ingenieur Lindner zur Diskussion. Lindner meinte zu seinem Projekt für eine linksufrige Gotthardbahn: «Luzern hat sich bis jetzt darauf versteift, die Linie Luzern–Immensee zu erstellen, und es beharrt wie Shylock auf den Schein und verhindert so das einzig rationelle Werk, die linksufrige Verbindung zum Gotthard.»/En 1889/90 on discuta cette proposition de l'ingénieur Lindner.



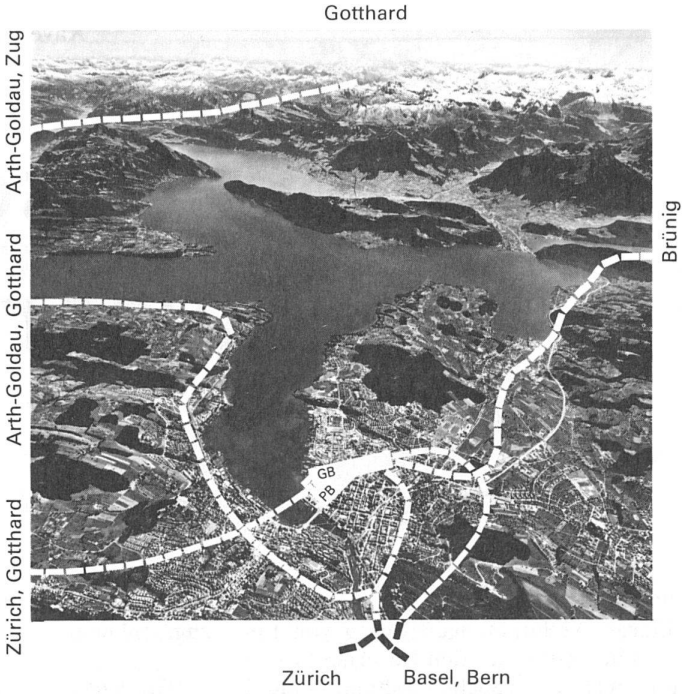
40 Architekt Walter H. Schaad schlug 1942 einen Durchgangsbahnhof am Fusse der Sälihalde und einen Güterbahnhof im Raum Allmend vor. Sein Vorschlag sah die Pilatusstrasse als repräsentative Hauptachse vom neuen Bahnhof zum See vor./En 1942, Walter A. Schaad proposa une gare de passage au pied du Gütsch et une gare de marchandises sur l'Allmend.



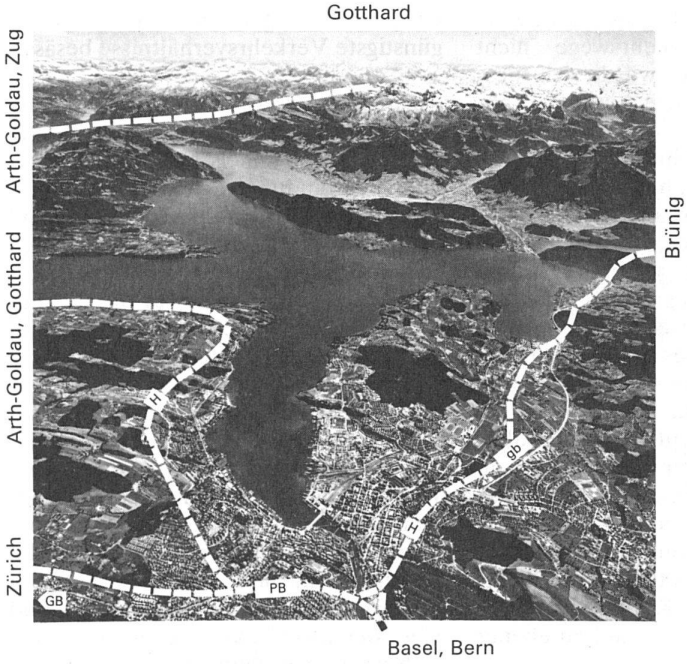
41 Eine Planungsgruppe des SIA, bestehend aus den Architekten Auf der Maur, Dreyer, Fischer, Mossdorf, Raeber, Schaad, Schürch, Türler und Zeyer sowie den Ingenieuren Bachmann, Erni und Wüest, befasste sich in den Jahren 1942/43 mit Studien über die Verlegung des Güterbahnhofs. Ein Expertenbericht der Ingenieure E. Kugler und E. Labhardt sowie des Architekten R. Steiger im Jahr 1945 unterstützt den Vorschlag, den Güterbahnhof in den Raum Allmend zu verlegen./En 1942/43 un groupe de travail de la SIA étudie la question d'un nouvel aménagement de la gare de marchandises. Une expertise de 1942 en propose la transplantation sur l'Allmend.



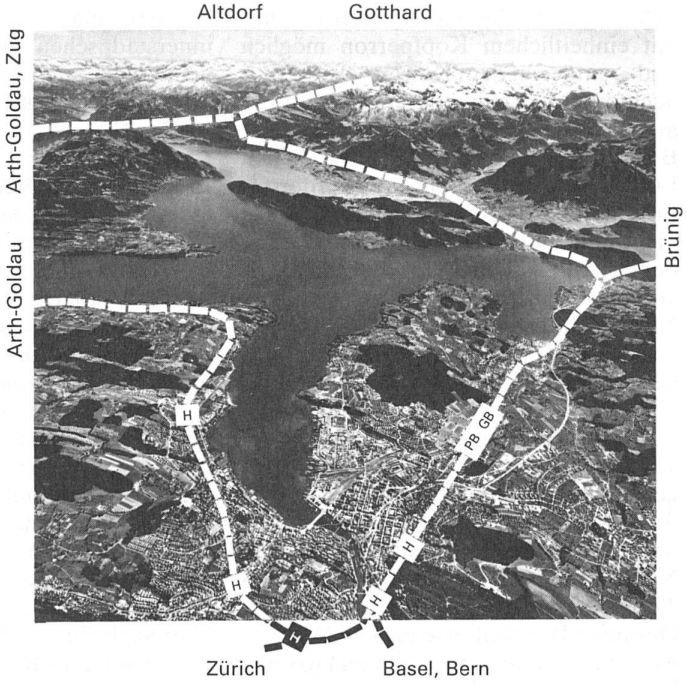
42 Der Vorschlag aus den 50er Jahren von A. Sigg, Direktor der Schindler-Werke, beanspruchte für die Verlegung des Güterbahnhofs die überdeckte Reuss und das Gebiet bei der Sentimatte./Dans les années 50 A. Sigg propose une gare de marchandises sur une plate-forme au-dessus de la Reuss.



44 Die Studiengruppe A. Boyer, K. Erni und A. F. Steffen präsentierte 1971 zusammen mit einer Neuplanung der Aufnahmegebäude einen Durchgangsbahnhof in Tieflage (T) mit einem Seetunnel für den Schnellverkehr Zürich (Kloten)–Luzern–Gotthard./En 1971, un groupe d'études lucernois propose une gare souterraine et un tunnel sous le lac pour le trafic interurbain.



43 «Ein Verkehrsplaner aus innerer Leidenschaft», in Luzern bekannt unter dem Pseudonym «Trafficus», schlug 1951 eine Lösung der Verkehrsprobleme vor, indem er die Geleiseanlagen eines neuen Personenbahnhofs ins Gestein unter Allenwinden legte, einen grossen Güterbahnhof (GB) in Ebikon und einen kleinen (gb) in der Allmend vorschlug. Haltestellen (H) oder Vorstadtbahnhöfe sollten den Hauptdurchgangsbahnhof ergänzen./En 1951, sous le nom de «Trafficus» un amateur propose une gare souterraine près de la vieille ville.



45 Architekt Claus Niederberger griff 1974 erneut die Idee einer linksufrigen Gotthardbahn und somit auch einer möglichen Ringbahnerschliessung der Region Innerschweiz auf. Die linksufrige Führung der Geleise anstelle eines rechtsufrigen Schnellbahnausbaus sowie der Bau einer «Verkehrsdrehscheibe» im Bereich der Allmend würden die angestrebte Aufwertung Luzerns als Hauptzentrum der Region unterstützen./En 1974, C. Niederberger relance l'idée d'une ligne exprès du Gothard sur la rive gauche du lac.
PB: Personenbahnhof/gare de voyageurs; GB: Güterbahnhof/gare de marchandise; H: Haltestellen/arrêts.