

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: Ein Vorschlag von Walter Schaad

Autor: Moos, Xaver von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49421>

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: 25.04.2026

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

Xaver von Moos:

Ein Vorschlag von Walter Schaad

Wer ist Walter Schaad? Er gehört zu der älteren Architektengeneration von Luzern und gilt unter den Luzerner Architekten als der in Sachen Bahnhofplanung bestinformierte Fachmann. In den Jahren 1925–1929 war er im Büro Karl Mosers in Zürich mit der Umplanung der Geleiseanlagen des Zürcher Hauptbahnhofes betraut gewesen und hatte dort den Beweis angetreten, dass eine befriedigende Bahnhöferweiterung nur mit einheitlichem Kopfperron möglich und – entgegen dem Konzept der SBB – auch durchführbar sei. Sein Plan wurde ausgeführt und ist heute noch im Betrieb. Bei den Vorstössen des BSA in Sachen Luzerner Bahnhof stand er an vorderster Front. Am Wettbewerb von 1975 hat er nicht teilgenommen, weil er die Aufgabenstellung, die man den Architekten vorgelegt hat, für verfehlt gehalten hat. Nun macht er einen Vorschlag, welcher zeigt, wie die zerfahrene Situation noch heute zu retten wäre.

Das Grundübel der Luzerner Bahnhofplanung. Als der Luzerner Bahnhof gebaut wurde, befand er sich am Rande der Stadt. Heute steht er mitten in ihr und teilt sie in zwei Hälften: Alt- und Neustadt auf der einen, Rösslimatt und Tribschenquartier auf der anderen Seite. Der neue Bahnhof, wie er dem Wettbewerbsprogramm zugrunde gelegt worden ist, würde diesen Keil nur vergrössern. Denn der Personen- und noch mehr der Güterbahnhof wird notgedrungen verbreitert. Der schönste Baugrund der Stadt, wo sinnvollerweise Wohnhäuser und Parkanlagen, Museen und Kongresshallen, Konzert- und Hörsäle, auch Gebäude der öffentlichen und privaten Verwaltung hinkommen müssten, wird

damit für alle Zeiten dem Güterverlad zugeschlagen.

Was will der Entwurf Schaad? Uns zeigen, wie man den Güterbahnhof aus der Stadt herausnehmen und an den Fuss des Pilatus, beim «Schlund», neben die Autobahn verlegen könnte. Damit wäre ein Merhfaches gewonnen:

1. Der Zu- und Abtransport der Güter aus dem neuen Güterbahnhof würde die innerstädtischen Verkehrswege nicht verstopfen, sondern er würde sich fliesend, zum Teil über die Autobahn, abspielen.

2. Der neue Güterbahnhof im «Schlund» böte Platz, nicht bloss für den Güterverlad, sondern auch für die Abstellgeleise, die bisher mit dem Güterbahnhof kombiniert waren. Dadurch würde kostbarer Baugrund für die Erweiterung der Stadt frei.

3. Die Nordfront des Bahnhofs müsste nicht vor-, sie könnte sogar zurückverlegt werden, und zwar deshalb, weil die Anschlüsse an den heutigen Güterbahnhof wegfallen und somit die Perrons in der Richtung der Einfahrt verlängert werden könnten. Dadurch entstünde Platz für einen geräumigen Kopfperron, über den sich die Wettbewerbsteilnehmer vergeblich den Kopf zerbrachen. Und auch für ein Restaurant zu ebener Erde wäre nun Raum.

4. Die Brünigbahn erfährt eine grundsätzliche Veränderung: Das Bahntrasse führt nicht mehr durch die Allmend und den südlichen Stadtteil, der heute mit vielen Barrieren versperrt ist, sondern über den Güterbahnhof und durch den gleichen Tunnel, der den Güterbahnhof mit dem Personenbahnhof verbindet. Es endet im Untergeschoss des Personen-

bahnhofs. Der Luzerner Bahnhof wird somit schmaler.

5. Eine Überbauung der Perrons ist nach dem Plan Schaad sehr viel leichter zu bewerkstelligen als nach den Wettbewerbsplänen.

Im Zusammenhang mit dem Vorschlag Schaad drängt es sich auf, ernsthaft zu erwägen, ob die Postzentrale nicht besser in Zusammenhang mit dem Güterbahnhof gebracht würde, wo sie günstigste Verkehrsverhältnisse besässe.

Die Kostenfrage. Mit der Verlegung des Güterbahnhofs in den «Schlund» würden zwei Tunnels erforderlich: eine Tunnelverbindung Gütsch–Güterbahnhof (für den Verkehr der Güterzüge) und eine Tunnelverbindung zwischen den beiden Bahnhöfen (für den Verkehr zu den Abstellgeleisen und für die Brünigbahn). Beide Tunnels kosten Geld, viel Geld. Und dazu müsste der Baugrund für den neuen Güterbahnhof erst noch gekauft werden. Woher soll das Geld dazu kommen? – Aus zweifacher Quelle: 1. würde kostbarster Baugrund im Areal des bisherigen Güterbahnhofs, im Zentrum der Stadt, frei, und 2. würde das ganze Tribschenquartier durch seinen Anschluss an den Stadtkern gewaltig aufgewertet. Der öffentlichen Hand wäre die Möglichkeit gegeben, diesen Mehrwert abzuschöpfen.

Es wird in unserer Zeit viel von Raumplanung gesprochen und geschrieben. Schaads Entwurf wäre Raumplanung für Luzern. Mögen die Behörden handeln, solange es noch Zeit ist. Denn sagen sie zur Verlegung des Güterbahnhofs aus Luzern hinaus heute nein, so begeben sie die Chance einer gesunden Stadterweiterung für immer.

