

Teststrecke Seetallinie: die Strecke Luzern-Lenzburg als Lehrstück für die Modernisierung der SBB-Regionalbahnhöfe

Autor(en): **Weidmann, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 18: **Regionalbahnhöfe im Kontext**

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108743>

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.



1

Die Güterstation aus der Pionierzeit in Eschenbach (LU) wurde renoviert und passt in ihre Umgebung. Sie beherbergt eine Metallbaufirma, die als Nebenerwerb den Billettschalter bedient (Bild: RW/Red.)

Ruedi Weidmann

Teststrecke Seetallinie

Die Strecke Luzern–Lenzburg als Lehrstück für die Modernisierung der SBB-Regionalbahnhöfe

Hintergrund des Faceliftings der SBB-Regionalbahnhöfe ist die Automatisierung des Bahnhofs. Bahnhofgebäude und Güterschuppen braucht es nicht mehr. Finden sich keine neuen Nutzer, werden die Gebäude abgebrochen und durch RV05-Elemente ersetzt. Diese zeigen überall: Hier sind die SBB. Doch der Bahnhof ist auch Ortseingang. Als solcher sollte er zeigen: Hier ist nicht irgendwo. Corporate Identity versus lokale Identität, RV05 versus Denkmalschutz: eine Probefahrt auf der modernisierten Seetallinie.

Die SBB gestalten in den nächsten Jahren ihre 620 Regionalbahnhöfe neu (vgl. tec21, Nr. 13/2003). Die wenigsten werden noch bedient sein. Aufnahmegebäude und Güterschuppen werden für den Betrieb meist nicht mehr benötigt und abgebrochen. Erhalten bleiben sie nur, wenn Kantone oder Gemeinden sie unter Schutz stellen und sich neue Nutzer finden. Nach dem SBB-Konzept für das Facelifting der Regionalbahnhöfe können alte Gebäude integriert werden, wenn sie die Erneuerung nicht behindern und eines der angestrebten Ziele, nämlich von weitem als Bahnhof erkennbar zu sein, bereits erfüllen. Das wird aber die Ausnahme sein. Von insgesamt 340 Millionen Franken haben die SBB nur einen Bruchteil für die Auffrischung bestehender Bauten vorgesehen. Der Entscheid über Erhalt oder Abriss liegt zudem nicht bei den Projektentwicklern, sondern bei der Immobilienabteilung.

Lake Valley of Switzerland Railway

Die Seetallinie zwischen Lenzburg und Luzern wurde bereits zu einem grossen Teil modernisiert. Sie verbindet die Dörfer entlang dem Hallwiler- und dem Baldeggersee in einer der wenigen noch einigermaßen idyllischen Landschaften im Schweizer Mittelland. Ihr Trasse liegt über weite Strecken neben der Kantonsstrasse. Bekannt wurde sie durch die vielen Unfälle auf ihren 360 bewachten und unbewachten Bahnübergängen und durch die bald vierzigjährige Diskussion über eine Stilllegung der Strecke. Die Seetallinie wurde 1883 zwischen Emmenbrücke und Lenzburg als «Lake Valley of Switzerland Co. Railway» eröffnet. Ihr Bau wurde mit englischem Kapital finanziert. Die Gesellschaft geriet jedoch noch vor der Fertigstellung in Konkurs. Nach der Verstaatlichung der Bahn 1895 wurde der Luzerner Architekt Emil Vogt (1863–1936) mit der Projektierung der Aufnahmegebäude auf der ganzen Strecke betraut. Vogt war einer der bedeutendsten Luzerner Architekten seiner Zeit. Er baute Schulhäuser und Villen und wurde berühmt mit Hotelbauten in Luzern, Brunnen, St. Moritz, Rom, Athen, Köln, Kairo und Jerusalem. Vogt entwarf mehrere kleinere und grössere Bahnhöfe auf der Seetallinie.

1997 entschied der Bundesrat, die Seetallinie zu erhalten und auszubauen. Die Zahl unbewachter Bahnübergänge sollte reduziert, die Gleise sollten neu verlegt, die Perronanlagen erhöht und zusätzliche Stationen gebaut werden. Diese Massnahmen wurden mit dem SBB-Programm «Facelifting Regionalbahnhöfe RV05» verbunden. Die Luzerner Architekturbüros Lüscher Bucher Theiler sowie Lauber und Gmür wurden mit dem Projekt betraut. Heute ist der grösste Teil der Stationen



2

In Ballwil (LU) haben die Architekten Lüscher Bucher Theiler mit wenigen Bänken und Bäumen einen neuen Bahnhofplatz und damit einen Ort mit eigener Identität geschaffen (Bild: RW/Red.)



3

Bahnhof und Güterschuppen von Emil Vogt in Baldegg (LU) wurden unter Schutz gestellt. Die dazwischen platzierten RV05-Elemente wollen sich nicht so recht einfügen (Bild: RW/Red.)

modernisiert, die ganze Linie wird von Luzern aus ferngesteuert; schnittige rot-weiße Niederflur-Gelenktriebwagen surren durch die Bauerndörfer und Obsthaine, zwischen Luzern und Hochdorf im Halbstundentakt. Die Fahrgastzahlen steigen rasch. Am 12. April wurde die erneuerte Seetalbahn offiziell eingeweiht.

Sechs alte und zwölf neue Bahnhöfe

Das neue Liniennetz umfasst achtzehn Bahnhöfe. Zehn bestehende Stationen sind bereits erneuert; die drei restlichen kommen 2004/05 an die Reihe. Fünf neue Stationen sind in Planung und sollen ebenfalls 2004 realisiert werden. Die Architekten reagierten auf die engen Platzverhältnisse am Strassenrand mit einem linearen Gestaltungskonzept. Bei allen Stationen wurden die Elemente aus dem standardisierten Baukastensystem RV05 konsequent dem Gleis entlang aufgereiht. Die schmalen Dächer auf Einzelstützen laufen über alle Elemente und verdeutlichen durch ihre schmale Form und ihre Länge bis zu 55 Meter die Idee des linearen Gestaltungskonzepts. Bei den Bahnhofplätzen fällt die Gestaltung je nach Umgebung anders aus. Bei allen Stationen war über den Umgang mit bestehenden Gebäuden zu entscheiden. Sechs alte Stationen wurden abgerissen und durch neue RV05-Haltestellen ersetzt. Sechs zwischen 1895 und 1906 von Emil Vogt erbaute Bahnhöfe wurden in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege des Kantons Luzern erhalten und durch RV05-Elemente ergänzt.

Wie sieht es aus, wenn Landbahnhöfe der RV05-Kur unterzogen werden? Entsteht ein «gestalterischer Eintopf» («Heimatschutz» 1/03)? Verlieren die Orte ein Stück lokaler Besonderheit, oder verhilft ihnen der neue Bahnhof zu neuer Identität? Wie passen die RV05-Elemente zu geschützten Altbauten?

Denkmalschutz pur und RV05 pur

Eine Probefahrt durch das Seetal vermittelt unterschiedliche Eindrücke. An den Bahnhofplätzen wird zum Teil noch gearbeitet. Gleisbett, Perrons und Kundendienstelemente sind fast überall neu. Schon dadurch entsteht ein Eindruck von Einheitlichkeit. Stellt

man sich die Situation in zwei Jahren vor, wenn die erste Patina den Unterschied zur Umgebung etwas verwischt haben wird, sieht man aber durchaus Unterschiede, Gelungenes und weniger Gelungenes.

Von Luzern her kommend, trifft man in Eschenbach auf eine erste Überraschung: Die kleine Station ist bedient! Hier ist einer der Pionierbahnhöfe aus der Bauzeit der Bahn erhalten geblieben. Bei den so genannten «Güterstationen» waren Stellwerk, Schalter und Wartsaal in einen hölzernen Güterschuppen integriert. Die Station Eschenbach ist frisch gestrichen und beherbergt eine Metallbau- und Handelsfirma. Diese betreibt als Nebenerwerb den Billettschalter mit einem Agenturvertrag und sieht im Umfeld des Bahnhofs zum Rechten. Ein neues WC-Häuschen und Veloständer bilden zusammen ein Bahnhofplätzchen, durch die Wiese auf der anderen Seite der Gleise gurgelt ein Bach in seinem neuen Bett. Von RV05-Elementen ist nichts zu sehen. Denkmalschutz pur: Der erneuerte Bahnhof passt zur Umgebung mit der leuchtenden Klosterkirche und weiteren renovierten Altbauten.

Hinter dem nächsten Hügel liegt Ballwil. Hier stand ebenfalls eine Güterstation. Sie wurde abgebrochen. Der neue, lang gezogene Bahnhof besteht ausschliesslich aus RV05-Elementen. Dahinter haben die Architekten Platz für eine Bushaltestelle geschaffen und mit Bänken und drei Bäumen einen funktionell wie räumlich-ästhetisch überzeugenden Bahnhofplatz gestaltet. Auch RV05 pur überzeugt.

Der Industrieort Hochdorf hat den grössten Bahnhof der Strecke. Er lässt sich noch nicht beurteilen, da erst einige RV05-Elemente platziert wurden. Das schöne Gebäude von Emil Vogt ist geschützt; zurzeit wird eine Baueingabe für die Modernisierung bearbeitet. Die heutige Situation krankt daran, dass der Bahnhof in den letzten Jahrzehnten von einer Gleisüberbauung und weiteren Bauten eingeklemmt wurde, keinen Bahnhofplatz mehr hat und schlecht zugänglich ist.

Denkmalschutz und RV05 kombiniert

In Baldegg wurde der Bahnhof von der Luzerner Denkmalpflege unter Schutz gestellt. Er ist ein Beispiel für



4

Gelfingen (LU) hat das kleinste Bahnhofplätzchen der Strecke erhalten; die RV05-Elemente passen zur Architektur der Nachkriegsmoderne (Bild: RW/Red.)

die Kombination von Denkmalschutz und RV05. Das Aufnahmegebäude bildet mit dem ebenfalls geschützten Güterschuppen ein typisches Bahnhofensemble vom Anfang des 20. Jahrhunderts. Der steinerne Typ des Seetalbahnhofs ist in fast originalem Zustand erhalten; der 1906 von Vogt erbaute zweistöckige Massivbau mit gliedernden Gesimsen und Ecklisenen und einem an lokale Formen anknüpfenden Teilwalmdach mit Quergiebel gehört zu den frühesten Zeugen des Heimatsstils in der Bahnhofarchitektur.

Das Aufnahmegebäude ist stark sanierungsbedürftig. Das Erdgeschoss mit Wartsaal und Diensträumen steht leer, das Obergeschoss ist noch bewohnt. Am Güterschuppen sind Sanierungsarbeiten im Gang. Die Architekten haben die RV05-Elemente zwischen den beiden Altbauten konzentriert. In den Augen der Luzerner Denkmalpflege ist so ein nachahmenswertes Beispiel für das Miteinander von Funktionalität und Denkmalpflege entstanden. Die Lösung wirkt aber weniger überzeugend als andere Stationen. Die RV05-Ästhetik passt nicht gut genug zur Architektur der Altbauten, um sich harmonisch einzufügen, ist aber auch nicht stark genug, um ihnen etwas Eigenständiges entgegenzusetzen, vielleicht, weil die Architekten hier von ihrem linearen Gestaltungsprinzip abweichen. So wirkt das Neue etwas hilflos zwischen Altem eingeklemmt. Mag sein, dass sich mehr Harmonie einstellt, wenn die Altbauten einmal renoviert sind. Ein Nutzer für das Aufnahmegebäude, der die Renovation übernehmen müsste, konnte aber noch nicht gefunden werden.

Gut passt RV05 hingegen zum modernen Bau aus den 1960er-Jahren, der an der Station Gelfingen steht. Mit dem Abbruch einer Gartenmauer ist auch hier Platz für den Ortsbus geschaffen worden. Entstanden ist der kleinste Bahnhofplatz auf der Seetalbahn. Er bietet einen reizenden Blick auf einen alten Bauernhof; durch Obstbäume hindurch glitzert der Baldeggersee.

Die Perle...

Die Perle in der Seetal-Kette ist das Bahnhöflein Ermensee. Hier hat sich die Gemeinde, in der auch andere sorgfältig renovierte und umgenutzte Altbauten auf-



5/6

Die Perle der Seetal-Kette: Alter Bahnhof (früherer Zustand) und neuer Bahnhof Ermensee (LU) stehen nebeneinander und teilen sich technische und städtebauliche Aufgaben (Bilder: Mario Küttel / www.bahnnetz.ch und RW/Red.)

fallen, erfolgreich für den Erhalt des kleinsten Bahnhofs von Emil Vogt eingesetzt. Das gelb gestrichene Holzhäuschen steht neben einem Bauernhof am Dorfrand an einem unbewachten Bahnübergang und wird von alten Birnbäumen überragt. Die neuen Elemente sind unmittelbar daneben platziert. Das alte Häuschen, für das eine Verwendung als Technikraum gefunden wurde, weist mit seiner Bahnhofsuhr den Zugang zum überdachten Bahnsteig. Dieser markiert als eine Art Zaun zwischen Baumgarten und Feld den Dorfrand. Hier, als eigenständiges lineares Element mit städtebaulicher Aufgabe, wirkt der RV05-Bahnhof von Lüscher Bucher Theiler überzeugend. Alt und Neu stehen nebeneinander und teilen sich technische und städtebauliche Aufgaben.

In Beinwil, dem ersten Ort auf Aargauer Boden, zweigte bis vor einigen Jahren die Seitenlinie nach Reinach ab. Hier wurden Güterwagen rangiert, der Bahnhof ist deshalb für Seetaler Verhältnisse gross. Er liegt im Ortskern, ist nach wie vor bedient, hat einen Kiosk und ist darum sehr belebt. Der Riegelbau von Vogt bildet mit der gegenüber liegenden Häuserzeile einen grossen Stadtraum. Dass die Platzierung der RV05-Elemente nicht immer einfach ist, zeigt die blaue Wand, die den Zugang zum Kiosk versperrt und für Staus sorgt, sobald sich mehr als zwei Personen Zigaretten oder ein Billett besorgen wollen.



7

Die Platzierung der RV05-Elemente ist nicht einfach. Am nach wie vor bedienten und belebten Bahnhof Beinwil am See (AG) behindert die blaue Wand den Zugang zum Kiosk (Bild: RW/Red.)



8

RV05 in baugeschichtlichem Ensemble: Die «Tramhaltestelle» Hallwil-Dürrenäsch (AG) interpretiert das Feld vor dem Schulhaus als städtische Platzanlage (Bild: RW/Red.)

...und der Schlichte

Die Station Hallwil-Dürrenäsch liegt in einem aussergewöhnlichen städtebaulichen Ensemble mitten auf einem Feld, das auf allen Seiten von lockerer Bebauung begrenzt wird. Dominiert wird das riesige Rechteck vom Jugendstil-Schulhaus in der Mitte der Nordseite, das von Turnhalle, Werkhof und einem imposanten Bauernhof flankiert wird. Eine barock anmutende Situation. Die kleine RV05-Station versucht nicht, den imposanten Bauten etwas entgegenzusetzen, sondern scheint als schlichte Tramhaltestelle das Feld als städtischen Platz zu interpretieren. Hier hat der Abbruch des alten Bahnhofs zur Klärung des Raums beigetragen.

Der letzte Regionalbahnhof vor Lenzburg ist Seon. Das Gebäude von Emil Vogt wird erhalten. Der Bahnhof liegt mitten im Ort an einem grossen, belebten Bahnhofplatz, der gegenwärtig neu gestaltet wird. Hier einen neuen Nutzer zu finden, sollte nicht allzu schwer fallen.

Was die Seetallinie zeigt

Die Bahnhöfe von Lüscher Bucher Theiler wirken vor allem dann gut, wenn sie allein stehen und städtebauliche Aufgaben übernehmen dürfen. Die Kombination von RV05 und Denkmalschutz ist nicht einfach; hier sind weitere Lernschritte nötig. Es stellt sich die Frage, wie weit der Schutz gehen muss, damit er seinen Zweck erfüllt. Wie anschaulich bleibt Geschichte, wie deutlich örtliche Individualität, wenn das Aufnahmegebäude zwar restauriert, aber das Gelände «entrümpelt» und mit RV05-Elementen möbliert wird? Machen nicht gerade Kopfsteinpflaster, Verladerampen, alte Bänke, gusseiserne Kandelaber, emaillierte Lampenschirme und vernickelte Kaugummi-Automaten in ihrer Gesamtheit einen Bahnhof aus?

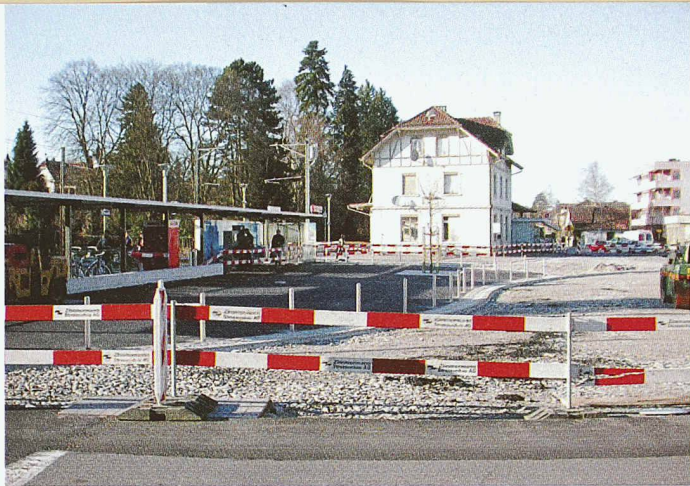
Ein «gestalterischer Eintopf» ist im Seeland nicht entstanden. Zu unterschiedlich sind die einzelnen Situationen vor Ort, und die Architekten haben darauf flexibel reagiert. Abgesehen davon hat standardisierte Gestaltung im Bahnhofsbau Tradition. Manche der heute als denkmalschutzwürdig befundene Gebäude sind als Standardtypen entstanden.

Corporate Identity und lokale Identität

Aus Sicht der SBB ist der Bahnhof Tor zur Welt, Einstieg in die Bahn und Visitenkarte des Unternehmens. Er muss deshalb von weitem als Bahnhof erkennbar sein, die SBB-Qualitäten Funktionalität, Verlässlichkeit und Sauberkeit aufweisen und die Labels der Corporate Identity tragen – also im Prinzip überall gleich aussehen. Aus Sicht der Gemeinde ist der Bahnhof Ortseingang. Er sollte die Besonderheiten des Orts vermitteln – also im Prinzip anders aussehen als alle anderen Bahnhöfe. Für die Gemeinde ist der Bahnhof auch öffentlicher Ort, Treffpunkt der Einwohner. Die beiden Standpunkte widersprechen sich aber nur scheinbar. Funktioniert ein Bahnhof als attraktiver Ort des öffentlichen Lebens, ist er auch ein guter Grund für Pendler, die Bahn zu benutzen. Auch im Hinblick auf den Fremdenverkehr sollten die SBB ein Interesse an einer attraktiven – und das heisst für Touristen eben vielfältigen – Gestaltung der Bahnhofseite von Ortschaften haben.

Lokale Identität als nationale Aufgabe?

Die SBB sind dem Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetz unterstellt und zum Erhalt von schützenswerter Bausubstanz verpflichtet. Ihre Bauprojekte müssen von den kantonalen Behörden und Denkmalpflegern bewilligt werden und werden vom Bundesamt für Kultur begutachtet. Andererseits hat die SBB AG einen betriebswirtschaftlichen Leistungsauftrag. Für Denkmalpflege erhält sie keine Subvention. Ortsbildpflege für Touristen und Schaffung von Identität für die Einheimischen sind Aufgabe der öffentlichen Hand. In einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung macht es allerdings wenig Sinn, wenn die SBB – und die Post als zweite grosse Staatsfirma – aus betriebswirtschaftlichen Gründen lokale Identität ausdünnen und der Bund handkehrum strukturpolitische Subventionen in Randgebiete vergeben muss. Gemeinden und Regionen betreiben mit grosser Anstrengung Standortmarketing, Hunderte von lokalen Wirtschaftsförderern versuchen mühsam Standortprofile und lokale Identität zu propagieren. Wäre es nicht einfacher und günstiger, die fast



9

Der alte Bahnhof in Seon (AG) von Emil Vogt bleibt bestehen. Der belebte, neu gestaltete Bahnhofplatz ist eine attraktive Lage für eine neue Nutzung des Gebäudes (Bild: RW/Red.)

flächendeckend präsenten Staatsfirmen erhielten auch einen strukturpolitischen Auftrag zur Erhaltung von lokaler Identität (nebst Arbeitsplätzen)?

Die Seetallinie als Lehrstück für die SBB

Tatsächlich scheint sich bei den SBB etwas zu tun. Seit dem 1. März widmet sich der Architekt und Raumplaner Toni Häfliger vollamtlich der internen Fachstelle für Denkmalschutzfragen. Häfliger spricht von einem Lernprozess in den letzten zwei Jahren. Die SBB-Programme RV05 und Park & Rail, das den Ausbau der Parkplätze an den Regionalbahnhöfen vorsieht, hätten die Kantone hellhörig gemacht und zu Interventionen veranlasst. Mit der neuen Fachstelle versuche man nun, dem Thema besser Rechnung zu tragen.

Bei der Erneuerung der Seetallinie habe man die Denkmalschutzfrage zunächst unterschätzt. Erst die Intervention der Luzerner Denkmalpflege habe deren Bedeutung deutlich gemacht. Mit dem Resultat ist Häfliger heute zufrieden. Dank der Denkmalpflege und den ausführenden Architekten seien Orte mit neuer Identität entstanden. Und die SBB hätten daraus Lehren gezogen. Heute bezögen die Projektleiter den Aspekt Denkmalschutz von Anfang an in die Planung ein. Die Fachstelle hilft dabei, nach Lösungen zu suchen, mit denen die verschiedenen Interessen unter einen Hut gebracht werden können. Häfliger erstellt dafür sogenannte Risikoprofile und begleitet die Planungen als Moderator. So habe man unterdessen auf der Emmental-Entlebuch-Linie gemeinsam mit der kantonalen Denkmalpflege Bahnhof für Bahnhof besprochen und sich in den meisten Fällen auf Schutzmassnahmen einigen können. Dasselbe werde man demnächst in den Kantonen Thurgau und Baselland und in der Stadt Zürich tun. Das streckenweise Vorgehen habe sich für die RV05-Massnahmen als tauglich erwiesen, da die Bahn ein System ist, in dem eine Fahrplanänderung Auswirkungen haben kann auf das Rollmaterial, dieses wiederum auf die Gleisführung und diese auf bestehenden Bauten. Gezwungenermassen stehen Gebäude in den Massnahmenketten ganz am Ende.

Die SBB stünden dem Denkmalschutz gutwillig gegen-

über, meint Häfliger. Seit 2001 gilt die zusammen mit dem Bundesamt für Kultur und der Bundesdenkmalpflege erstellte interne Weisung AM 0101, in der Denkmalschutz als «Qualitätszeichen der Infrastruktur» bezeichnet werde. Darauf aufbauend, will Häfligers Fachstelle noch in diesem Jahr ein generelles Denkmalschutz-Leitbild für die SBB ausschaffen. Man würde auch gerne das SBB-Inventar historischer Bauten von 1984 erneuern und ausbauen, und schliesslich gelte es zu überlegen, wie Denkmalpflegekosten künftig abgerechnet werden können. Die Erfahrung mit der Seetallinie sei wichtig für diese Vorhaben. Der Spagat zwischen dem im Natur- und Heimatschutzgesetz festgelegten Auftrag zum Denkmalschutz einerseits und dem betriebswirtschaftlichen Leistungsauftrag sowie den Anforderungen des technischen Systems andererseits bleibe aber bestehen. Häfliger möchte ihn mit möglichst hoher architektonischer Qualität überbrücken. «Wenn das Neue gut gemacht wird, fügt es sich auch ein.»

BETEILIGTE AM PROJEKT BAHNHÖFE SEETALLINIE

BAUHERR

SBB AG, Bern

PROJEKTLÉITUNG SBB

Dominique Felder, SBB Filiale Nord-Süd, Luzern

RV05 GESAMTKONZEPT UND DESIGN

Gauer Itten Messerli Architekten, Bern

ARCHITEKTUR

Lüscher Bucher Theiler Architekten, Luzern;

Lauber + Gmür Architekten, Luzern

BAUINGENIEURE

Ingenieurbüro Wilhelm + Wahlen, Aarau;

A. F. + J. Steffen, Luzern

UMGEBUNG

Robert Gissinger Landschaftsarchitekten, Luzern