Ein Vorschlag von Walter Schaad

Autor(en): **Moos, Xaver von**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **64 (1977)**

Heft 2: **Bahnhof Dossier**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-49421

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 Bahnhoferweiterung 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 fliessend, 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.

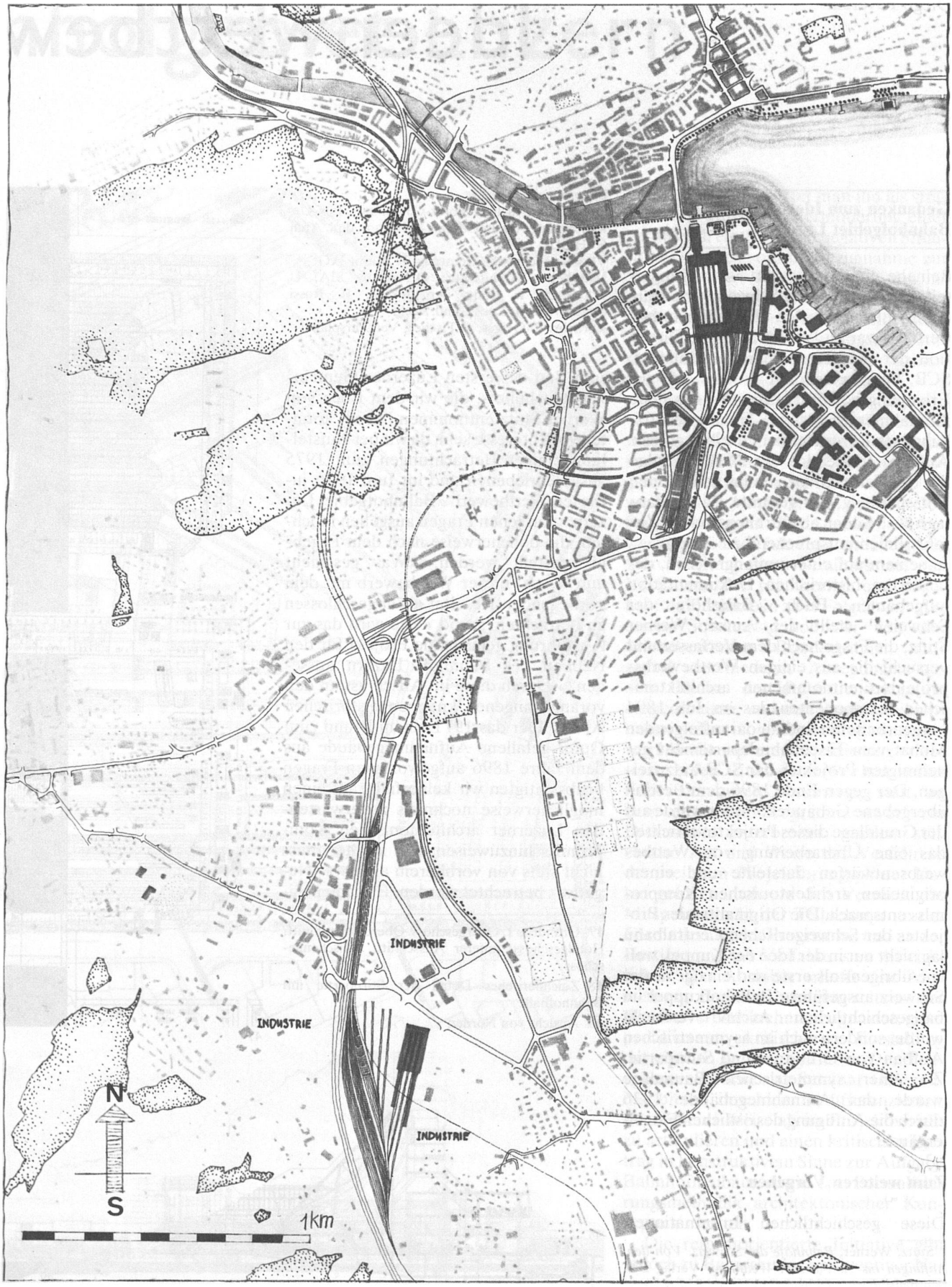
4. Die Brünigbahn erfährt eine grundsätzliche Veränderung: Das Bahntrassee führt nicht mehr durch die Allmend und den südlichen Stadtteil, der heute mit vielen Barrieren versperrt ist, sondern über den Güterbahnhof und durch den gleichen Tunnel, der den Güterbahnhof mit dem Personenbahnhof verbindet. Es endet im Untergeschoss des Personenbahnhofs. Der Luzerner Bahnhof wird somit schmäler.

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, solang es noch Zeit ist. Denn sagen sie zur Verlegung des Güterbahnhofs aus Luzern hinaus heute nein, so begraben sie die Chance einer gesunden Stadterweiterung für immer.



46