Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1990)

Artikel: Phönix aus der Asche : der neue Bahnhof Luzern
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675907

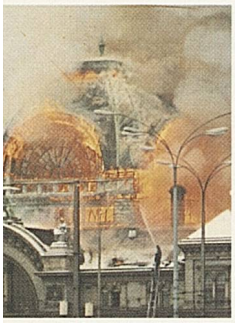
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 06.07.2025

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



Phönix aus der Asche: Der neue Bahnhof Luzern

Zwar wurde der neue Bahnhof Luzern genau 20 Jahre nach dem Brand, am 5. Februar 1991 offiziell eröffnet und nicht im SBB-Berichtsjahr 1990, aber in Betrieb und von den Bahnpassagieren in Beschlag genommen wurde er schon im Herbst 1990, als in regelmässigen Abständen verlängerte und benutzerfreundliche Hochperrons bereitgestellt werden konnten.

Als der 1896 in Betrieb genommene Bahnhof am Morgen des 5. Februar 1971 in Brand geriet, war das für viele Luzerner ein Schock. Es fehlte denn auch über Jahre nicht an Stimmen, die einen Wiederaufbau des Aufnahmegebäudes verlangten, dessen Silhouette den Luzernern und auch vielen Touristen vertraut war. Dabei war der Luzerner Bahnhof wie etliche andere in unserem Land, die jetzt modernisiert werden: Repräsentativ zwar, aber unpraktisch und künftigen Anforderungen nicht genügend. So ergriff man nach dieser Brandkatastrophe die Chance zu einem grundsätzlichen Neubeginn.

Neubau: Ein Gemeinschaftswerk

Von Anfang an war klar, dass der Bahnhofneubau Luzern nicht nur die SBB beschäftigen konnte. Die Post hatte ihre betrieblichen Bedürfnisse. Stadt und Kanton Luzern stellten Ansprüche verschiedenster Art. So fanden die Beteiligten zu einer Arbeitsgemeinschaft: Der Behördendelegation mit Vertretern von SBB, PTT, Kanton und Stadt Luzern. Damit entstand das Gemeinschaftswerk «Bauvorhaben Bahnhofgebiet Luzern». SBB, PTT, Stadt und Kanton Luzern beschlossen, im gemeinschaftlichen Einsatz den öffentlichen Verkehr zu fördern. Hinzu kamen bald auch die Interessenten an einer späteren kommerziellen Nutzung des Bahnhofs und seiner (zum Teil unterirdischen) Umgebung, die sich in der «Bahnhof Luzern Immobilien AG» (BLI) zusammenschlossen.

Die Bauetappen

Mit dem neuen Brünigbahn-Depot begannen 1980 die Bauarbeiten. Bereits 1985 konnten wichtige Teile des Bauprojekts – Postbetriebsgebäude, Postbahnhof und Posttunnel, Fussgängerunterführung von Perron zu Perron, die Tiefgarage sowie die Energiezentrale in Betrieb genommen werden. Diese wurde von SBB und PTT gemeinsam erstellt und spart, dank dem Einsatz alternativer Energieträger, bei voller Nutzung 1,5 Millionen Liter Heizöl im Jahr. Sie leistet damit einen bemerkenswerten Beitrag an den Umweltschutz.
Im Sommer 1985 übernahmen die SBB von der Stadt Luzern die Verantwortung für die Gesamtprojektleitung. Mit Baurechtsverträgen und gegenseitigen finanziellen Vereinbarungen arbeiteten sich die verschiedenen Partner in die Hand. Bevor man sich jedoch an das Kernstück machte, den Bau des Aufnahmegebäudes, mussten zuerst die Bahnanlagen ausgebaut werden:
Die nutzbare Länge der Perrongleise wurde um 20 bis 190 Meter vergrössert, auf der Ostseite wurde ein zusätzliches Gleis angefügt. So entstanden zehn Normalspurgleise mit Nutzlängen von 300 bis 450 Metern. Auch die Perrons wurden verlängert, verbreitert und auf 55 cm erhöht, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Dies alles konnte durch die Verlängerung aller Gleise um 30 Meter in Richtung Bahnhofplatz realisiert werden.
Schwerpunkt im Ausbau der Bahnanlagen war jedoch das neue Stellwerk, das 1988 in Betrieb genommen werden konnte. Das Zentralstellwerk Luzern zählt zu den modernsten Anlagen der SBB. Es umfasst die Sicherungsanlage Bahnhof Luzern, die Fernsteuerung verschiedener Aussenstationen sowie Leitsysteme für die Steuerung, Überwachung und Automatisierung des Zugverkehrs im Raum Luzern. Für all diese Verbesserungen investierten die SBB rund 112 Millionen Franken.

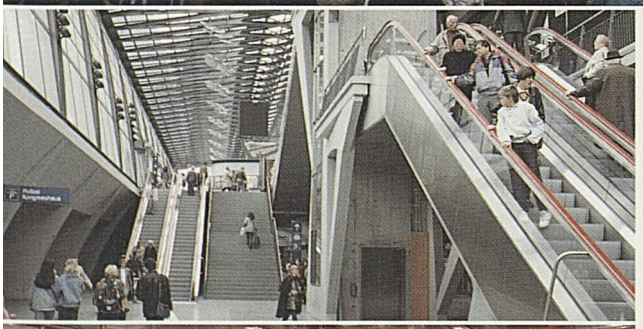
Der Bahnhof als Dienstleistungszentrum

1985 wurde der alte Bahnhof abgebrochen und das Aufnahmegebäude, der «Bahnhof», in Angriff genommen. Entstanden ist ein mehrgeschossiges Bauwerk, dessen Prunkstück die grosse Glashalle ist. Die Idee stammte von der Luzerner Architektengemeinschaft Amman und Baumann, umgesetzt hat sie Santiago Calatrava, dessen Stil auch den Bahnhof Zürich Stadelhofen prägt. Durch die 26 Meter hohe Glashalle fällt das Licht hinunter bis ins Untergeschoss, wo sich das Bahnreisezentrum befindet. Die Schalter mussten – wegen der Gleisverlängerung – dorthin verlegt werden.

Der neue Bahnhof Luzern ist aber auch ein Dienstleistungszentrum, das in Zusammenarbeit von SBB und BLI entstanden ist: Die BLI erhielt von den SBB Baurechte für die kommerzielle Nutzung und verpflichtete sich, zu bauen, zu finanzieren und zu bewirtschaften (Bahnhofshopping, Bahnhofrestaurants, Bahnhof-Bürohaus). Die Investitionen der beiden Partner belaufen sich auf gut 200 Millionen, davon entfällt etwas mehr als die Hälfte, nämlich 108 Millionen auf die SBB.

Entstanden sind so – auf einer Gesamtfläche von 2325 m² im Unter- und im Erdgeschoss – 20 Läden der verschiedensten Branchen, dazu diverse Restaurants auf allen Ebenen mit gegen 600 Sitzplätzen. Der Bahnhof Luzern ist jedoch nicht nur

5.2.1971, 9.03: Brandausbruch im Bahnhof Luzern.
5.2.1991, 9.03: Luftballone künden von der Einweihung des neuen Bahnhofs. Luzern hat ein neues Wahrzeichen.



Ort des Ankommens und des Abreisens, ist nicht nur Dienstleistungszentrum. Er ist auch Arbeitsort – mit gut 6000 m² Bürofläche – und Ausbildungsort dank der Gewerbeschule im Osttrakt mit Aula und Sporthalle.

Trotzdem hat man jedoch das Alte nicht vergessen: Das Eingangsportal des alten Bahnhofs steht – als eine Art Triumphbogen – vor dem neuen Bahnhofgebäude und trägt Richard Kisslings Figur «Zeitgeist». Dieses Monument hat aber nicht nur eine ästhetische, sondern auch eine ganz praktische Funktion: In den Seitenwänden liegen die Abluftrohre der Tiefgarage. Ebenso integriert in den neuen Bahnhof wurde das 150 m² grosse Wandbild «Nord–Sud» von Maurice Barraud, das in der alten Bahnhofshalle plaziert gewesen war. Jetzt ziert es die Aussenfassade im Westen.

Der Bahnhof Luzern ist ein wichtiger Knotenpunkt im Bahnverkehr, täglich fahren dort über 500 Züge ein, werden fast 1500 Wagen rangiert. Er erwirtschaftet mit 1,2 Millionen verkauften Billetten und über 90 000 Abonnements Bruttoeinnahmen von 36 Millionen Franken und steht so gesamtschweizerisch an 6. Stelle. Dieser Stellung wird er mit den neu gebauten Anlagen – die insgesamt gut 650 Millionen Franken kosteten – gerecht.