Das Projekt des Luzerner Auto- und Luftschutzstollens

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile**

Band (Jahr): **6 (1959)**

Heft 1

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-365026

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

Barfüsserplatz, der Zwillingsstollen Kunstmuseum, Bankenplatz, Münsterplatz sowie eines zugehörigen Längsstollens, welcher 556 m messen wird. Für diesen Fall ergibt sich folgende Berechnung:

	Fr.
Teilausbau im obenerwähnten Sinne .	41 000 000
abzüglich Bundessubvention von 20 %	5 500 000
Kosten des Staates für den Teilausbau .	35 500 000

Dieser Teilausbau würde Schutz für 10 000 Personen oder Parkplatz für 700 Fahrzeuge schaffen. Die Ausführung wäre in zweijähriger Bauzeit möglich. Die Teilausführung würde zudem erlauben, die Bewährung des Gesamtprojektes zu erproben und Erfahrungen hinsichtlich des Zivilschutzes und der Verkehrsentlastung zu sammeln.

Abschliessende Bemerkung

Es ist versucht worden, die Entwicklung und Ausarbeitung des Projektes der «Arbeitsgemeinschaft» in kurzer Formulierung darzustellen. Dass auch an andern Orten solche und ähnliche Probleme erörtert und realisiert werden, darf als Bestätigung der richtigen Wegführung gelten. Diesbezüglich sei auf grosszügige Zivilschutzbauten, vor allem in Stockholm, verwiesen. Erfahrungsreiche Erkenntnis hat sich aus dem Bau des Wagenburgtunnels in Stuttgart ergeben. Die Stadt Baden im Aargau beschäftigt sich zurzeit mit dem Bau einer Zivilschutzanlage im «Stein». Wenn wir den Bau von Schutzanlagen im eigenen Stadtgebiet bedenken, so ist im Zusammenhang damit an das Projekt der Regierung zu erinnern, welche unter dem Petersplatz eine Schutzanlage plant. Unter solchen Voraussetzungen darf hervorgehoben werden, dass die hier besprochene Projektierung als Produkt gründlicher Bearbeitung den Kern in sich birgt, im Falle ihrer Realisierung ebensoviel zum Schutz der Bevölkerung wie zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse beizutragen.

Ich möchte nicht den Eindruck erwecken, dass der Bau von Schutzräumen schon die gewünschte Sicherheit böte. Aber ohne den Bau dieser Schutzeinrichtung geht es überhaupt nicht. *Edward Teller*

Unterirdische Mehrzweckanlagen für den Zivilschutz

Der Gedanke, notwendige Untergrundbauten *gleichzeitig als Schutzräume* auszunützen, ist so einleuchtend, dass er grundsätzlich keiner Begründung mehr bedarf; denn die Kosten sind so hoch, dass eine Mehrzweckverwendung sich geradezu aufdrängt. Für die Realisierung stellt sich die Vorfrage, zu welchem primären Zweck solche Anlagen erstellt werden sollen. Eine Untergrundbahn, wie sie für die Stadt Zürich seit langem erwogen wird, bietet dazu eine Möglichkeit, die chronische Parkplatznot eine andere.

Während des letzten Krieges boten der Bevölkerung *Londons* die Untergrundbahnen die grösste und sicherste Schutzfläche. Ihre Bedürfnisse kollidierten aber mit den Anforderungen des Verkehrs, so dass an eine restlose Nutzung der Tunnelstrecken nicht zu denken war. Im wesentlichen kamen also nur die Stationen und etwa noch nicht in Betrieb genommene Tunnels für Zivilschutzzwecke in Betracht. Dieser Erkenntnis hat man beim Ausbau der Untergrundbahn in *Moskau* radikal Rechnung getragen, indem die Stationen wohl nicht nur aus Verkehrsgründen sehr weiträumig ausgebrochen und neue Linien, angesichts der gesteigerten Waffenwirkung, noch tiefer angelegt wurden als üblich. Ferner wird durch die Parallelführung der Tunnels die Lösung des Lüftungsproblems gefördert. Es ist anzunehmen, dass diese Vorkehren auch beim Bau neuer Untergrundbahnen in Leningrad und andern russischen Städten so getroffen werden.

Bahnbrechend in der Erstellung von Mehrzweckanlagen, welche im Kriegsfall dem Zivilschutz dienen, ist offensichtlich *Schweden.* Dort sind nicht nur grossräumige Anlagen der Landesverteidigung, sondern auch Kollektivschutzräume für die Bevölkerung tief im gewachsenen Fels erstellt worden. Entgegen landläufiger Auffassung sollen solche Anlagen auch im Frieden rentabel sein, indem sie als Grossgaragen, Magazine usw. gut vermietet werden können. Es wird sogar berichtet, dass schon die Einsparung von Heizkosten, zufolge der bekannten konstanten Tunneltemperatur, sich wohltuend auf die Rentabilität auswirkt.

Auch in der Schweiz sind bereits solche Mehrzweckanlagen für Zivilschutz- und Parkierungszwecke geplant, so hauptsächlich in *Basel, Baden* und *Luzern.* Die Finanzierung wird erleichtert durch den bestehenden Bundesbeschluss von 1950 über den baulichen Luftschutz, wonach nicht nur der obligatorische, sondern auch der freiwillige Schutzraumbau mit 30 % der zusätzlichen Kosten subventionsberechtigt ist. Jedenfalls sind das alles Gründe, welche auch bei uns eine positive Einstellung zur aufgeworfenen Frage durchaus rechtfertigen.

Zivilschutzbauten in Bern

In der Gemeindeabstimmung vom 7. Dezember 1958 der Stadt Bern wurde im Rahmen von neuen Schulhausbauten in Bümpliz auch die Errichtung einer Sanitätshilfsstelle sowie eines Kommandopostens und einer Alarmzentrale der Zivilschutzorganisation gutgeheissen.

In Fachkreisen wurde ferner die Frage der Erstellung eines grossen öffentlichen Schutzraumes, in Verbindung mit dem Bahnhofneubau, aufgeworfen.

Das Projekt des Luzerner Auto- und Luftschutzstollens

Ueber dieses Thema äusserte sich Baudirektor *Louis Schwegler.* Auf etwa 50 Jahre hinaus gerechnet, sind zweifellos weitere Parkplätze unumgänglich notwendig. Wichtig ist auch die Placierung in der unmittelbaren Nähe des Stadtzentrums. Darum gibt die Baudirektion dem Plan eines Stollens unter den Museggschulanlagen den Vorzug. Da der Stollen in Kriegszeiten als Luftschutzkeller dienen könnte, bringt das auch den Vorteil mit sich, dass der Bund deswegen eine Subvention von 30 % der Gesamtkosten für den Bau des Stollens übernehmen würde. Es gilt aber, den Plan in einzelnen Etappen zu verwirklichen, denn das Gesamtprojekt würde die runde Summe von 15 bis 16 Mio Fr. verschlingen. Auch Private haben sich bereits günstig über dieses Projekt geäussert, das zweifellos viele Vorteile in sich birgt und bei dem auch, bei Koordination aller Wünsche und Details, viel herausschauen wird. Für die *erste Etappe,* also den Stollen mit bloss einem Eingang beim Falkenplatz, der Platz für rund 400 Autos bieten würde, ist mit einem Kostenaufwand von 5 bis 6 Mio Fr. zu rechnen. Ein grosser Vorteil ist auch die Tatsache, dass der Bund bereits für einen Grossteil der Vorschläge seine Subventionen zugesichert hat.