

**Zeitschrift:** Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz  
**Band:** - (2018)  
**Heft:** 41

**Vorwort:** Am Bahnhof  
**Autor:** Kunz, Gerold

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

Der Ausbau der Gebiete um die Bahnhöfe beschäftigt diese Ausgabe von KARTON. Die Areale um die regionalen Bahnhöfe erlauben beste Anbindungen ans Zentrum und garantieren Verbindungen zu Zeiten, wo der Bus- und Individualverkehr auf den Strassen stecken bleibt. Angepriesen als LuzernSüd oder -Nord, als Horw Mitte oder Suurstoffi Rotkreuz, die Neubaugebiete versprechen auch den Aufbruch in eine neue städtebauliche Dimension, die oft mit einem Hochhaus symbolträchtig gekrönt wird. Diesen Städtebau hat die Schweiz seit langem vermisst. Endlich entstehen Ensembles, die dem modernen Geist der Schweiz ein Gesicht geben. Doch welche Art von Stadt ist hier am Entstehen?

Den Streckenführungen der S-Bahnen folgend, verdichten sich die neuen urbanen Gebiete auch an Orten, die bisher auf der Landkarte nicht als eigenständige Ortschaften existierten. Ob Sempach-Station oder Arth-Goldau, auch Rotkreuz ist das Produkt einer nationalen Verkehrsplanung, die diese Orte als ihre Drehscheiben auserkoren hat. Den Umbau dieser Stätten mit ansprechender Architektur zu veredeln, ist löblich, doch sie als Zeichen eines städtebaulichen Aufbruchs zu deuten, ist naiv. Hier wird die dezentrale Siedlungsstruktur, wie sie die Nachkriegsschweiz hervorgebracht hat, zementiert. In Zeiten der verordneten Innenverdichtung ein Widerspruch. Wie kommt es dazu?

Echten urbanen Konzepten ist die föderalistisch organisierte Schweiz auch in der jüngeren Geschichte mit Misstrauen begegnet. Dies musste der Nidwaldner Städteplaner und Architekt Claus Niederberger erfahren, als er nach dem Bahnhofbrand von 1971 mit seiner «Arbeitsgruppe für Mensch und Umwelt» einen Bahnhofneubau auf der Luzerner Allmend empfahl. Mit ihrem Vorschlag wollten die Initianten mitten im Zentrum, auf dem Gebiet des heutigen Bahnhofs, Platz für eine Stadterweiterung schaffen, die heute dezentral in LuzernSüd und -Nord, in Horw Mitte oder in Rotkreuz am Entstehen ist.

Indem wir also heute die Ernte eines verpassten städtebaulichen Aufbruchs der 1970er-Jahre einbringen, festigen wir das Konzept einer in Atome gegliederten Stadt. Das regionale Hochhauskonzept LuzernPlus 2017 haut in die gleiche Kerbe. Deshalb schauen wir in KARTON auf diese Entwicklungen hin. Auch wenn auf den neuen Entwicklungsgebieten «Stadt» drauf steht, ist noch lange nicht «Stadt» drin.

1975 diskutierte die Luzerner Bevölkerung aus Anlass der Filmbeitrags «Tatort Luzern – oder wem gehören unsere Städte?», den das Schweizer Fernsehen in Zusammenarbeit mit Claus Niederberger produzierte, den alternativen Bahnhofstandort auf der Allmend. Unter der Leitung von Lucius Burckhardt nahmen an der Diskussion auch der städtische und der kantonale Baudirektor, Mathias Luchsinger und Felix Wili, teil. Niederbergers Vorschlag, nach dem Bahnhofbrand den Bahnhofstandort zu überdenken und eine Streckenführung durch Nidwalden zu prüfen, wurde nicht weiterverfolgt. Aus heutiger Perspektive wird ersichtlich, dass mit dieser Unterlassung die heute geringe Bedeutung des Luzerner Bahnhofs im nationalen Schienennetz festgesetzt wurde. Die Foto zeigt einen Ausschnitt aus einem Bericht im Vaterland vom 12. September 1975.