

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 25 (1938)
Heft: 6

Artikel: Luzern
Autor: Türlér, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86710>

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

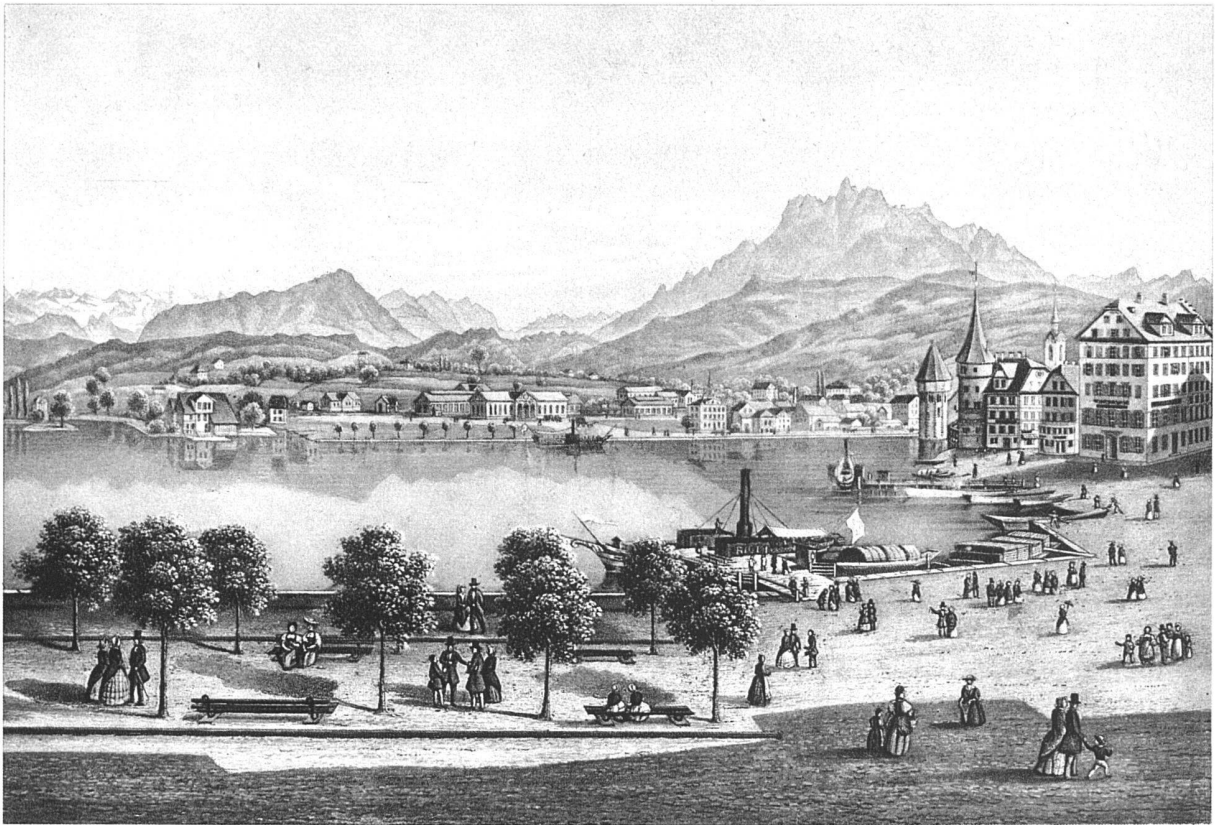
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 23.11.2024

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



«Lucerne prise du Schweizerhof vers le mont Pilate» um 1860
 Zeichnung von R. Dikenmann, Zürich, Radierung (Aquatinta) von H. Siegfried

Blick vom neuen Schweizerhofquai nach dem werdenden Bahnhofviertel, rechts im Vordergrund die Schifflande mit dem Hotel Schwanen in seiner ursprünglichen Fassung

D A S W E R K H E F T 6 J U N I 1 9 3 8

Luzerner Heft anlässlich der Generalversammlung des Bundes Schweizer Architekten BSA in Vitznau

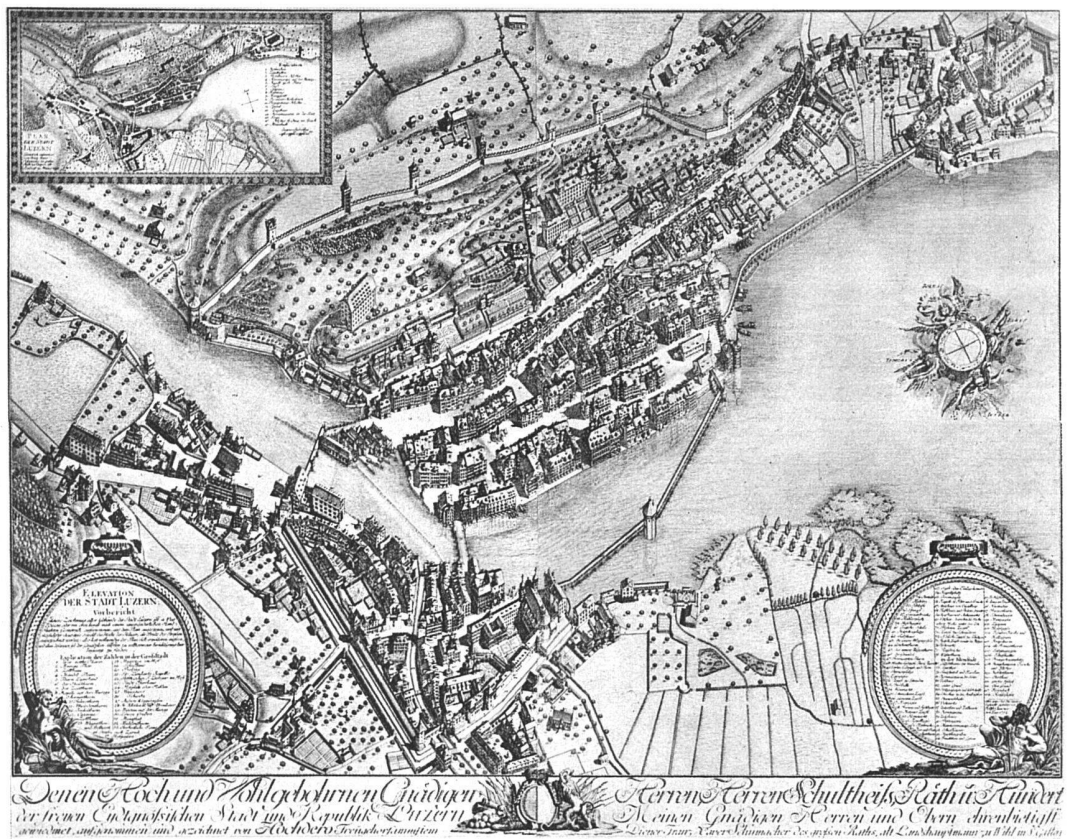
«Das alte Luzern geht unter. Noch einige Jahrzehnte — und die guten alten Sitten und Gebräuche, wie die frohen Feste, welche Luzern einen Namen verschafften, sind gleich den wenigen Baudenkmalen aus den Tagen des Mittelalters gänzlich verschwunden, und die Stadt gleicht in ihrem ganzen Wesen einem neu entstandenen Orte, der sich vor andern nur durch ungemein schöne Lage auszeichnet.»

Luzern

Diese Worte schrieb ums Jahr 1880 der Luzerner Staatsarchivar Theodor von Liebenau. Sein von glühender Heimatliebe eingegebenes Buch «Das alte Luzern» gilt noch heute als die ergiebigste Quelle für die ältere Luzerner Baugeschichte. Doch konnte von Liebenau die kommenden Dinge kaum in ihrem vollen Umfang und ihrer ganzen Auswirkung ahnen. Zu seinen Lebzeiten hatten eben erst Dampfschiff und Eisenbahn in Luzern Einzug gehalten, die Bevölkerung betrug im Jahre 1880 rund achtzehntausend Einwohner, gegenüber fünftausend am Anfang und zehntausend um die Mitte des Jahrhun-

derts; seither hat sie sich verdreifacht. Auch die städtebaulichen Probleme standen erst vor der Tür. Was dem kundigen Historiker jene Worte in die Feder fliessen liess, waren Schmerz und Empörung, die ihn ob der schonungslosen Vernichtung von so viel Liebgewordenem und Altvertrautem ergreifen mussten. Im folgenden soll untersucht werden, wie weit eine Entwicklung von bald sechzig Jahren von Liebenau recht gibt.

Die einzigartige Lage unserer Stadt wird bestimmt durch See, Fluss und Bergzüge. In langer Arbeit hat die Reuss sich ein enges Bett gegraben; zu ihrer Lin-



Hirschengraben- und Bruchquartier, Stadtplan des Franz Xaver Schumacher
«des Grossen Raths, alt Landshauptmann zu Wihl in S. Gallen», gestochen von Joseph Clausner von Zug, 1792

Sehr sorgfältige Darstellung von hohem dokumentarischem Wert, graphisches Meisterwerk und zugleich eine für ihre Zeit sehr bemerkenswerte vermessungstechnische Leistung. F. X. Schumacher hat sich auch als Physiker einen Namen gemacht

ken steigt schroff der «Gütsch» und weiterhin der Sonnenberg an, zu ihrer Rechten wölbt sich der Bramberg, abermals durch eine Senke getrennt von Wesemlinhöhe und Dreilinden, die letzten Ausläufer des aussichtsreichen Dietschiberges. Rasch taucht der felsige Boden unter, entweder im Seegrund oder in vorgelagertes Riedland. Zwei Bäche, der Krienbach auf dem linken und der Würzenbach auf dem rechten Ufer, haben im Lauf langer Zeiträume dem See wertvollen Boden abgerungen.

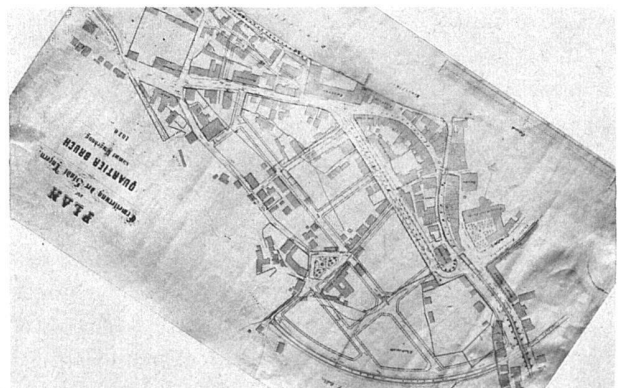
Diese Geländegestaltung war bestimmend für die Verkehrswege wie für die Siedlungsmöglichkeiten, angefangen von der ersten Besiedlung bis zur Ausbreitung der Stadt in allerjüngster Zeit. Zwei Hauptverkehrswege schneiden sich in Luzern, derjenige von Basel nach dem Gotthard und der von Zürich nach dem Brünig. Die Strasse von Basel gewinnt bei der Emmenbrücke das linke Reussufer, vereinigt sich dort mit dem Weg von Bern und führt am linken Ufer des Flusses entlang zur Stadt. Der Weg von Zürich führte ursprünglich über die Musegg, später durch das Tälchen zwischen Bramberg

Dieselbe Gegend nach einem Stadtbauplan der 60er Jahre
Die Stadtgräben sind bereits zugeschüttet, Ringmauer und Türme zum Teil abgetragen, bald werden die verträumten Winkel und Gärten von Mietsblöcken im Reissbrettschema verdrängt

und Wesemlin. Die Strasse nach dem Gotthard folgte den Hängen längs des Sees, diejenige nach dem Brünig geht zunächst dem Laufe des Krienbaches und weiterhin der steilen Flanke des Pilatus entlang.

Ursprung der Stadt

Ueber den Ursprung Luzerns ist viel geschrieben worden, der Name gibt zu verschiedenen Deutungen Anlass. Dass sich am Ausfluss des vielarmigen, reichgeformten Sees schon früh Schiffer und Handelsleute niederliessen,





Stadtansicht vom Gutsch zu Anfang des XIX. Jahrhunderts, welche das reizvolle Weichbild und den prächtigen landschaftlichen Rahmen besonders schön erkennen lässt

liegt auf der Hand, hier musste der Umschlag vom Schiff auf den Wagen und umgekehrt erfolgen, und hier lag der Markt für alle nach dem See sich öffnenden Täler. Auch dass am Gestade dieser windgeschützten Bucht sich bald eine kirchliche Niederlassung befand, verwundert nicht, legten doch die Gottesleute von jeher ein besonders feines Gefühl für derartige entwicklungsfähige Situationen an den Tag. Nicht zuletzt werden auch strategische Gesichtspunkte bei der Wahl des Ortes mitgesprochen haben; die wenigen Zugänge, entlang steilen Felsenhängen oder sumpfigen Niederungen, waren leicht zu sperren, und die einzige schwache Stelle auf der Landseite, die Musegghöhe, erhielt nach dem Sempacherkrieg eine achtunggebietende Umwehrgung in der noch heute erhaltenen Form.

Die früheste weltliche Siedlung soll auf der felsigen Plattform nördlich des Ausflusses der Reuss entstanden sein. Während ihre genaue Lage nicht völlig abgeklärt ist, wird die erste kirchliche Niederlassung allgemein in der Gegend der heutigen Hofkirche angenommen. Sie lag, auch als sie sich zum Chorherrenstift entwickelt hatte, stets abseits — fuori le mura — doch nicht ohne Einfluss auf die Geschehnisse, und sie stellt auch heute noch geistig wie baulich im Leben der Stadt einen eigenen Bezirk dar.

Die mittelalterliche Stadt

Nur eine einzige fahrbare Brücke verband seit 1168 die «Mehrere Stadt» auf dem rechten mit der «Mindern Stadt» auf dem linken Ufer. Die andern, gedeckten Holzbrücken konnten nur zu Fuss begangen werden. Während die Hofbrücke im XIX. Jahrhundert entfernt wurde, erfreuen die Kapellbrücke und Spreuerbrücke den Spaziergänger noch heute als charaktervolle Baudenkmäler und durch ihren originellen Bilderschmuck.

Soweit die spärlichen Quellen dies zulassen, darf angenommen werden, dass das junge Gemeinwesen etwa ums Jahr 1300 jenen Umfang erreicht hatte, den es bis zum Anfang des XIX. Jahrhunderts nicht überschreiten sollte. Ueber das Aussehen dieser Stadt unterrichten eine Reihe von alten Stadtansichten, deren zuverlässigste der Plan des Martinus Martini vom Jahre 1597 bietet. Bis zum Jahre 1400 überwog der Holzbau. Häufige Brandfälle veranlassten jedoch die Behörden, den Steinbau durch Materiallieferungen von Amts wegen zu fördern. So verjüngte sich der Stadtkörper, aus der gleichförmigen Masse der Bürgerhäuser erhoben sich mehr und mehr prunkvollere Bauten: Kirchen, Rathaus, Zeughäuser, auch stattliche Privatbauten. Leider ist sehr vieles durch Umbau verändert oder durch Abbruch vernichtet worden. Am meisten zu beklagen ist neben dem Verlust des

Die alte Ringmauer auf «Musegg» (von einem leider nur schwer zugänglichen Standpunkt aus aufgenommen). Die Bebauung ist auf beiden Seiten, namentlich der Seeseite, bereits sehr nahe herangertückt. Einzig auf der Nordwestseite ist die Schaffung einer Schutzzone noch möglich

Foto Wilhelm Pleyer, Zürich



unten:
Baslertor, in den 60er Jahren abgebrochen, mit Hotel Engel (inzwischen durch Aufstockung verändert)

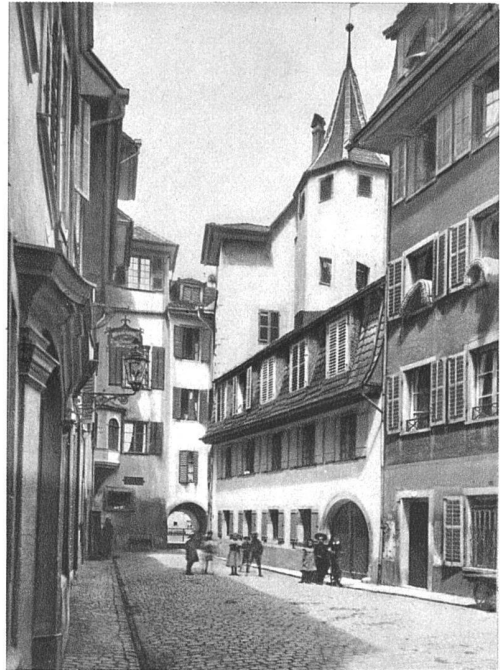
Bossardhauses der des Hauses des Schultheissen Hertenstein mit seiner dem jüngern Holbein zugeschriebenen köstlichen Fassadenmalerei.

Jahrhundertlang hatte Luzern in der Eidgenossenschaft eine bedeutende Rolle inne, erst als Vorort der Waldstätte, später als Haupt der katholischen Stände. Lange Zeit beherbergte es die päpstliche Nuntiatur und auch die eidgenössische Tagsatzung. Wer hierüber Näheres erfahren will, dem sei das Studium des erwähnten Buches Theodor von Liebenaus oder ein Nachschlagen in «Luzern in Bildern der Vergangenheit» und in «Stadt und Land Luzern» empfohlen (die beiden letzteren herausgegeben von Kuno Müller). Der von August am Rhy herausgegebene Band Luzern des Werkes «Das Bürgerhaus der Schweiz» bedarf keiner besondern Empfehlung. Ferner sei hingewiesen auf Dr. Zelgers «An der Schwelle des modernen Luzern».



Das neunzehnte Jahrhundert sollte das Gesicht der Stadt von Grund auf verändern. Das grosse Weltgeschehen um die Jahrhundertwende warf seine Wellen auch nach Luzern. Der Sturz des aristokratischen Regimentes, der Durchzug brandschatzender fremder Heere, später die Freischarenzüge und zuletzt der Sonderbundskrieg bedeuteten schwere Erschütterungen für das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben. Aber auch auf geistigem Gebiet bahnte sich eine neue Zeit an, das Verhältnis des Menschen zu seiner Umgebung wurde ein völlig anderes. Angeregt durch die Schriften Albrecht von Hallers, Salomon Gessners und Friedrich von Tschudis, erwachte der Sinn für die Schönheiten der Natur und besonders für die der Bergwelt. Damit wurde zugleich der Boden aufgelockert für eine wirtschaftliche Neuorientierung unseres Landes, mit dem Aufkommen der Schweizerreisen tritt Luzern in eine neue, entscheidende Phase seiner Entwicklung.

Noch ist es die beschauliche Kleinstadt. Das Bild auf Seite 163 zeigt, in welchem herrlichen landschaftlichen Rahmen dieser Stadtorganismus eingefügt war. Vor den Toren haben sich mit der Zeit Klöster und Spitäler angesiedelt, weiterhin reihen sich neben bäuerlichen Anwesen stattliche Herrensitze. Sie geben in Verbindung mit den zahlreichen Eichenbeständen dem Bilde des beginnenden XIX. Jahrhunderts sein besonderes Gepräge. Sozusagen plötzlich wird nun Luzern zu einem internationalen Treffpunkt der eleganten Welt. Das stellt neue Aufgaben auch auf baulichem Gebiet. Wohl sind die alten Gasthöfe der innern Stadt schon früher von Fremden gern besucht worden — 1779 stieg Goethe im Hotel Adler ab —; den nun stark einsetzenden neuen Fremdenstrom konnten



sie jedoch nicht aufnehmen, auch zogen die anspruchsvollen neuen Gäste das Wohnen ausserhalb der Stadtmauern vor. Es wurden nun komfortable Neubauten an schmucken Promenaden geplant. Zwischen Altstadt und «Hof» witterte man wertvolles Bauplätze; hier stiessen seit langem die zu den Häusern der äusseren Weggisgasse gehörenden Gärten ans seichte Wasser, die alte Hofbrücke wird für abbruchreif befunden, und damit fällt jener einzigartige Zugang zu der klösterlich in sich zurückgezogenen Baugruppe der geistlichen Herren. Um die vierziger Jahre entstehen als erste Hotels «Schwanen» und «Schweizerhof». Hand in Hand mit diesen Neubauten geht die Aufschüttung eines stattlichen, von einer Doppelallee bestandenen Quais. Diese Promenade sucht ihresgleichen, denn welche andere Stadt könnte ein schöneres Panorama aufweisen! Die neuen Bauten veränderten

den Maßstab des Stadtbildes nicht unbeträchtlich; nachdem aber die Bebauung sich weiter und weiter ausgedehnt hat, stellen sie heute in ihrer kubischen Geschlossenheit eher ein beruhigendes Element in der ungegliederten Masse der übrigen Neubauten dar. Als besondere Sehenswürdigkeit entstand 1821 das vielgefeierte Löwendenkmal von Berthel Thorwaldsen, ein Dankgeschenk der wieder zur Herrschaft gelangten Bourbonen für die Treue der Schweizergarde, und der im Jahre 1872 entdeckte und für die damalige Zeit charakteristische Gletschergarten.

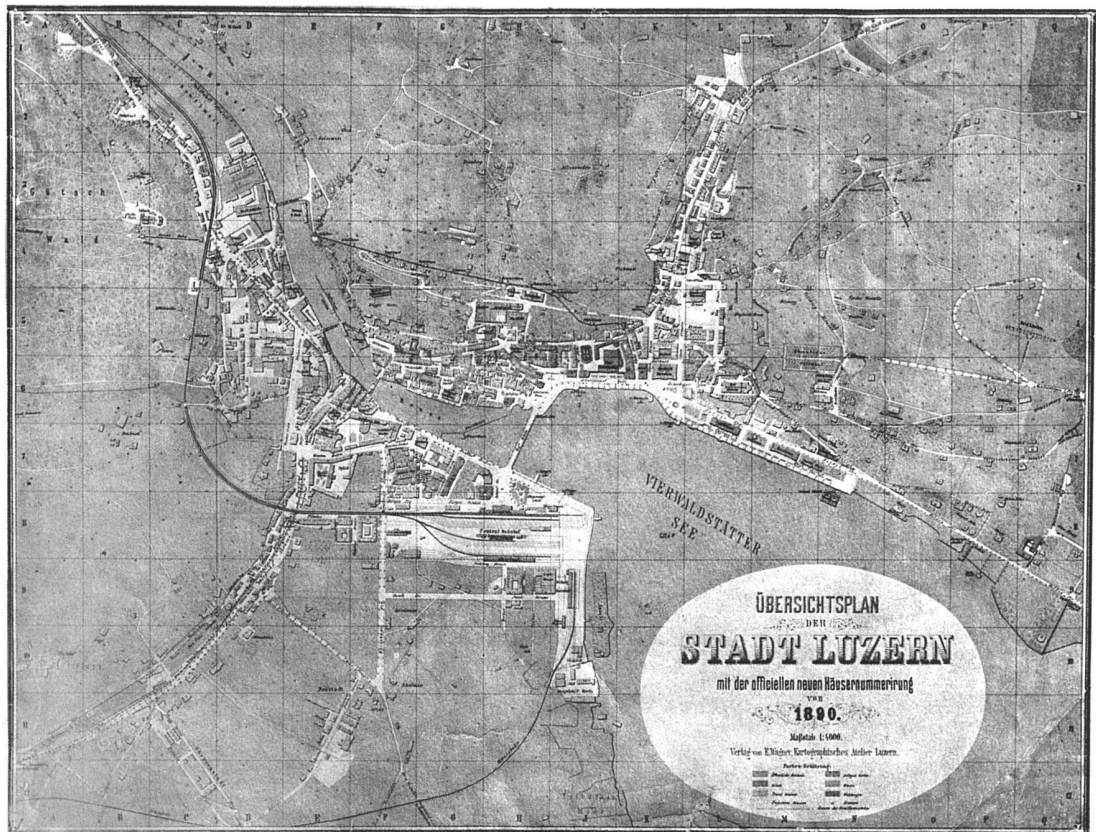
Die wirtschaftliche Belebung hatte ein rasches Wachstum der Stadt zur Folge, neues Bauland musste geschaffen werden. Der geschlossene Mauergürtel wird als hemmend empfunden, und so werden in den vierziger, fünfziger und sechziger Jahren die zahlreichen Tore und Türme, wie an so vielen Orten, einem vermeintlichen Verkehrsbedürfnis und überschwänglichen Fortschrittsgefühl geopfert. Heute trauern wir um das Verlorene — oft ohne



oben links:
Sigristenhaus und Läuterhäuschen am Aufstieg zur Hofkirche. Die auf S. 171 dargestellte Umschichtung dieses Stadtteils hat hart vor den Toren des Chorherrenstiftes haltgemacht

oben rechts:
Die Münzgasse mit Durchblick zur Reuss, ein bis heute noch unverfälscht erhaltener stiller Winkel der linksufrigen Stadt

unten:
Franziskanerkirche und die frühere offene Einföhrung des Krienbaches in die Stadt. Eine sehr wirkungsvolle Reihung verwandter Elemente, durch Aufstockung (auf dem Bilde erst begonnen) stark beeinträchtigt. Der Dachreiter der Kirche inzwischen wieder beseitigt. Zustand vor 1890



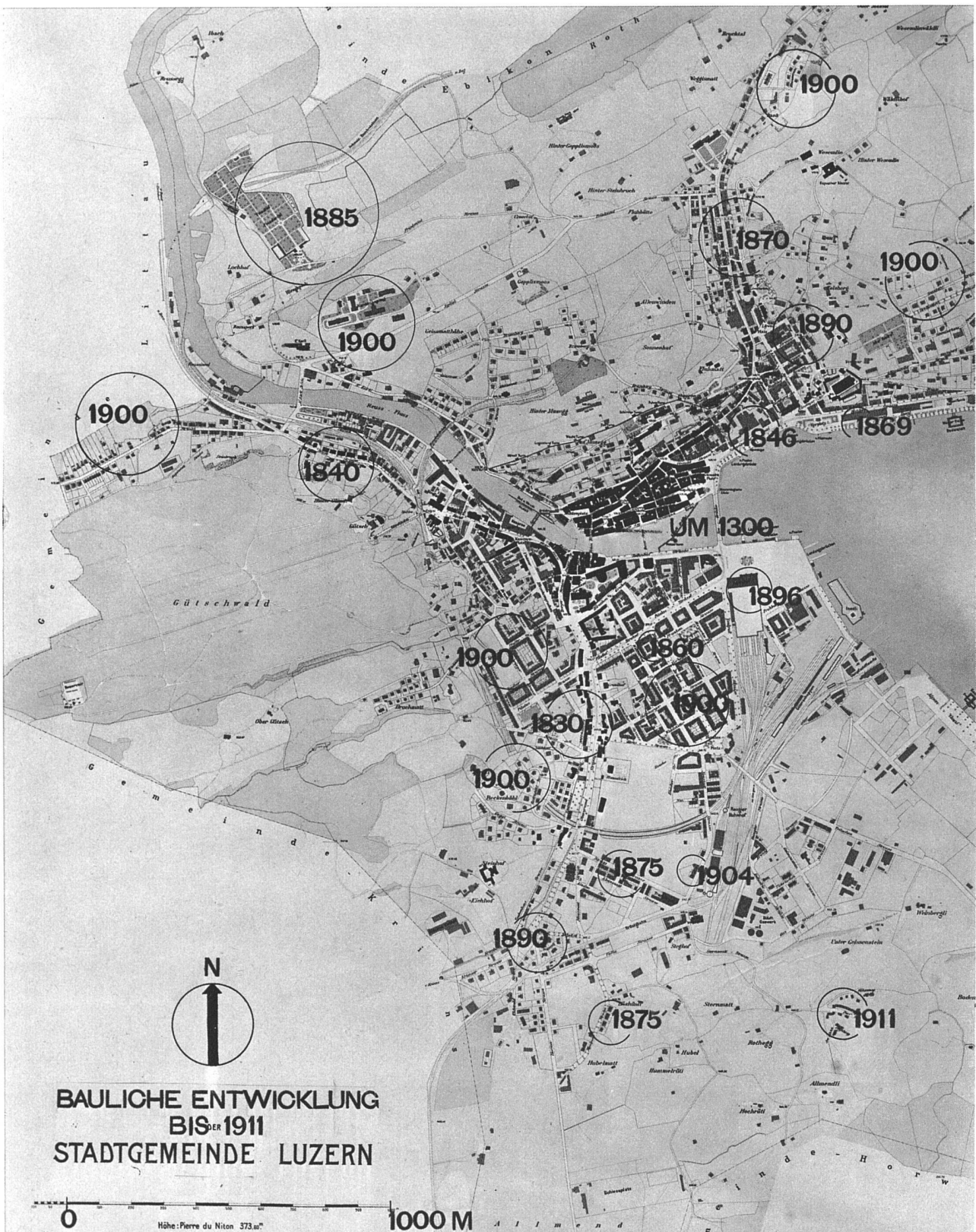
Stadtplan von 1890 mit der ersten Bahnhofanlage. Einführung der Basler und Zürcher Linie über die heutige Pilatusstrasse. Endigung der Brünigbahnlinie (unterer Bildrand) in einem eigenen Bahnhof. Die neue Seebrücke verbindet die Hotelstadt auf dem rechten Ufer mit dem Bahnhofquartier. Die Bebauung entwickelt sich in erster Linie längs der Hauptverkehrsstraße.

Not Vernichtete — und sind bemüht, die spärlichen Reste sorgsam zu pflegen. Aber dürfen wir unsern Vorfahren Vorwürfe machen? Die Augen jener Generation waren geblendet von Zukunftsperspektiven, beschauliche Betrachtung und Wertschätzung des Alten stand im Widerspruch mit dem Geist der Gründerzeit.

Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt beschleunigt sich der Aufschwung; rasch finden die neuen Verkehrsmittel Eingang: 1836 wird der Vierwaldstättersee vom ersten Dampfschiff befahren, und ins Jahr 1837 zurück gehen die Bestrebungen, für Luzern eine Eisenbahnverbindung zu erhalten; ihre Verwirklichung sollte aber noch Jahrzehnte dauern. Erst 1856 führt die Eisenbahn bis vor die Tore Luzerns, nach Emmenbrücke; Omnibusse besorgen den Pendelverkehr. Nachdem 1859 die schwierigen und zeitraubenden Tunnelbauten vollendet sind, ist Luzern 1860 mit der Ost- und Westschweiz verbunden. 1864 folgt die direkte Linie nach Zürich, 1875 die nach Langnau im Emmental, die Brünigbahn 1889. An die im Jahre 1882 eröffnete Gotthardlinie schafft erst das im Jahre 1896 erstellte Teilstück Luzern-Immensee Anschluss. Auch das eigentliche Reiseziel der Fremden, die zahlreichen Bergspitzen, werden mit den Jahren durch eine Reihe von Bergbahnen erschlossen; die älteste ist die von Ing. Rigi-

genbach erbaute Vitznau-Rigi-Bahn 1871, als eine der letzten folgt im Jahre 1889 die Bahn auf den Pilatus.

Langes und eingehendes Studium brauchte die Wahl des Bahnhofgeländes. Eine Reihe von Projekten standen einander gegenüber, schliesslich siegte die Idee eines Kopfbahnhofes auf dem linken Ufer. Er wurde im Jahre 1860 eröffnet, erhielt aber erst durch die 1869/70 errichtete erste Seebrücke die notwendige Verbindung mit dem rechten Ufer, die 1935/36 einem stattlichen Neubau Platz machte. Bis dahin ging aller Fahrverkehr über die hölzerne Reussbrücke, bis auch diese im Jahre 1878 durch eine eiserne ersetzt wurde. Die Einführung der Basler und Zürcher Linie lief vom alten, jetzt verlassenem Gütschtunnel über den heutigen Pilatusplatz und die heutige Pilatusstrasse. Damals gab es noch keine Unterführungen. Mit dem im Jahre 1896 erfolgten Anschluss an die Gotthardbahn genügte diese Anlage nicht mehr. Der neue, ebenfalls 1896 in Betrieb genommene Bahnhof wurde daher seewärts verschoben bzw. abgedreht und die Einführung in weit ausholende Schleifen verlegt. Mit Ausnahme der Brünigbahn und eines Stückes der Gotthardlinie an der äusseren Halde sind sämtliche Linien zum grössten Teil in Tunnels und Einschnitten geführt, nicht gerade zur Freude der Reisenden. Städtebaulich — und



Die bauliche Entwicklung der Stadt Luzern bis 1911. Uebersichtsplan Maßstab 1:17 500
 Schwarz: Die Bebauung bis um die Mitte des XIX. Jahrhunderts, hierauf völlig unorganische Angliederung der neuen Stadtteile an den alten Stadtkern; sporadisches Ansetzen, Fortschreiten oder Liegenbleiben der weiteren Besiedelung (Kreise mit Jahreszahlen)



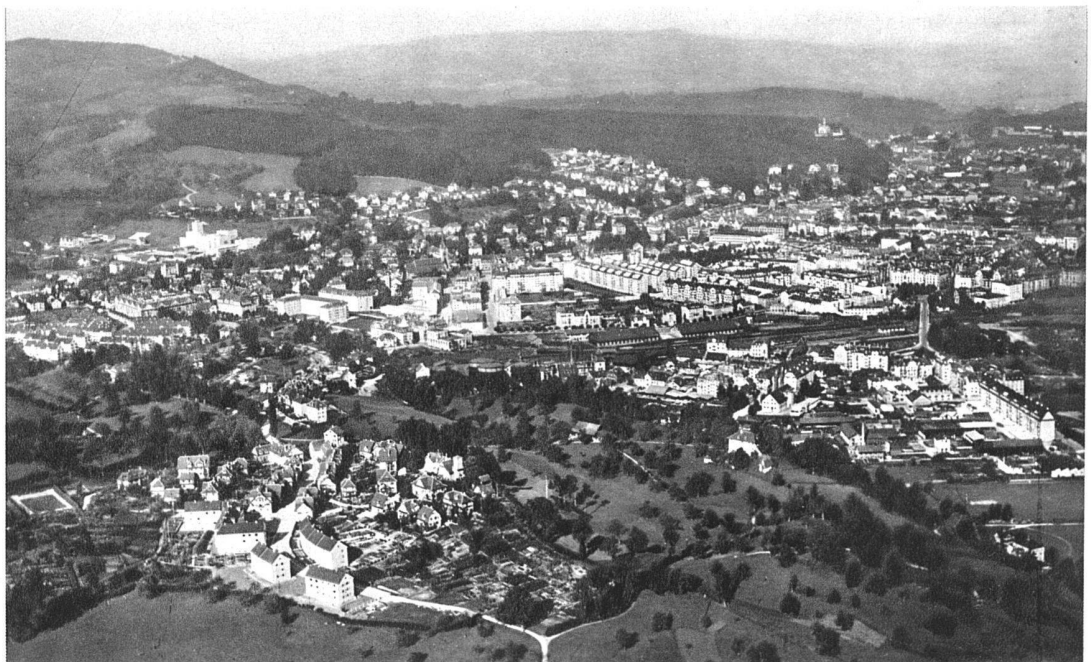
Luzern um 1934. In der linken Bildhälfte die Altstadt. Die Museggmauer ist nur noch schwach zu erkennen (vgl. Bild S. 164 und 170). Die Hotelstadt auf dem rechten Seeufer bringt ein neues Moment ins Stadtbild

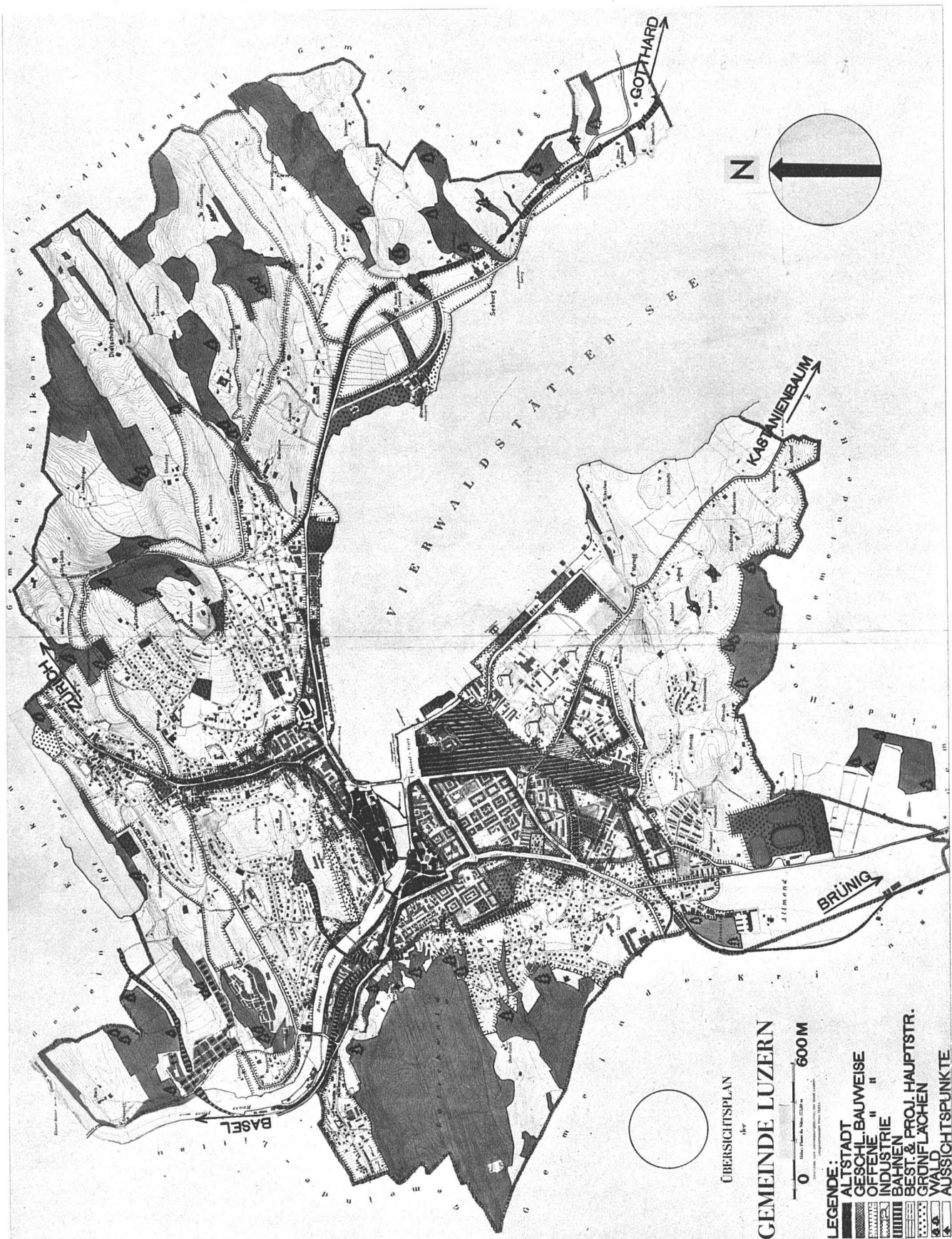
auch militärisch — ist dies sicher ein Vorteil. Die schliesslich gewählte Lage, insbesondere des Güterbahnhofes mit seinen umfangreichen Geleiseanlagen, führte jedoch zu einer völligen Abschnürung des Tribschenmooses und

damit zu einer endgültigen Deklassierung dieses Stadtteiles.

Mehr und mehr erweitert sich die Stadt nach Süden und Südwesten. Die blumigen Matten werden zum Gegen-

Flugbild des linken Ufers (um 1934). In der rechten Bildhälfte das Häusermeer des Hirschmattquartiers (entstanden um 1900). In Bildmitte die beginnende Ueberbauung der Himmelrichmatte (vgl. S. 172), links oben Wohnkolonie Breitlachen, links unten die Bauten der Eisenbahnergenossenschaft Obergessenstein (erbaut 1911 und 1932)





Übersichtsplan des Stadtgebietes Luzern mit Bauzonen, Grünflächen usw., Nutzungsplan Maßstab 1:27 500

stand der Bauspekulation: in den neunziger Jahren entsteht das Hirschmattquartier und zu Anfang unseres Jahrhunderts das Bruchquartier. Oeder Reisbrettschematismus und skrupellose Ausnützung aller gegebenen Möglichkeiten feiern ihre Triumphe. Ihre Früchte sind fünf-, sechs-, ja siebenstöckige Mietskasernen mit überladenen Strassenfassaden, aber sonnen- und luftarmen Höfen. Dabei fehlt jede organische Angliederung an den alten Stadtkern. Die natürlichen Grenzen der Stadt werden verwischt, und jahrhundertlang herrschende Dominanten verlieren ihre Wirkung angesichts dieses übersetzten Maßstabes. Noch hat die Bebauung der Hänge und Terrassen der umliegenden Hügel nur schwach eingesetzt, mit Ausnahme der «Vorderen Musegg». Durch sie wird die Wirkung dieser beherrschenden mittelalterlichen Ringmauer aufs schwerste beeinträchtigt. Solche Fehler können nie wieder gutgemacht werden: wenn irgendwo ein Bauverbot am Platze wäre, dann hier.

Beginnende Selbstbesinnung

Der Weltkrieg bringt das Bauen auf längere Zeit zum Stillstand, und als es in der Nachkriegszeit um so stärker einsetzt, hat inzwischen schon eine gewisse Abklärung der Anschauungen stattgefunden. Es zeigen sich erste Ansätze zu planvoller, verantwortungsbewusster Gestaltung, so die im Geist der damals jungen, stosskräftigen Heimatschutzbewegung entstandene Eisenbahnerkolonie Obergeissenstein. Auch die im gleichen Sinn erfolgte Erschliessung einiger privater Liegenschaften darf zum mindesten als ernsthafter Versuch gewertet werden.

Die Behörden treffen nun eine Reihe wichtiger und nötiger Massnahmen. In den Jahren 1903—1910 werden für einzelne Quartiere Vorschriften aufgestellt — leider nicht mit dem erhofften Erfolg — die Bauabstände und Bauhöhen regeln sollen. 1913 tritt ein neues Baugesetz an die Stelle des 1864 erlassenen, und damit wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen. 1918 wird ein Wettbewerb zur Gewinnung von Vorschlägen für die Gestaltung der



Blick auf die «mehrere Stadt» nach dem Stadtplan des Martinus Martini, 1597. Die Ringmauer auf Musegg aus der Zeit um 1400 zeigt sich in voller Schönheit. Wo wir heute ein Bauverbot erwirken müssten, lagen damals Rebberge. Die Masse der Bürgerhäuser, eine Reihung gleichartiger und gleichgerichteter Elemente schart sich um das hier noch gotische Rathaus und um die Kirchen



Das rechte Ufer der Reuss, in seiner heutigen Gestalt. Die zahlreichen Umbauten der schlichten Bürgerhäuser haben an vielen Orten zu einer kaum mehr zu überbietenden «Intensivierung» der einst so ruhigen Dachkörper geführt

Das Hotel «Schweizerhof» in seiner ersten Gestalt mit dem «Hof». Erbaut 1844/46 durch Melchior Berri aus Basel, Schöpfer des dortigen Stadtkasinos und des Museums. Der neue Quai, ebenfalls von Berri projektiert, hat die alte Hofbrücke schrittweise verdrängt. Noch fehlt die Allee

Koloriertes Aquatintablatt, C. Dikenmann del. Ruff sc.

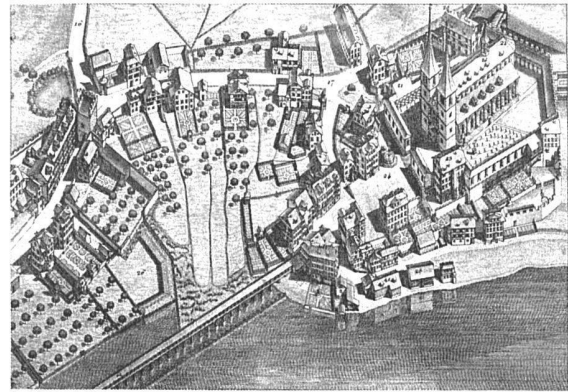
Seeufer durchgeführt. 1928 folgt dann der Wettbewerb für einen neuen Stadtbauplan.

Die städtebaulichen Aufgaben

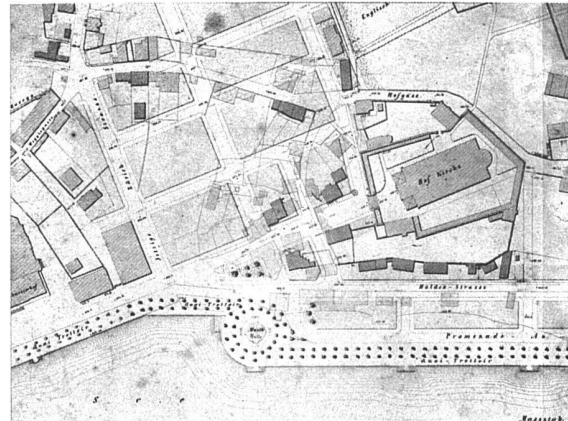
Den Niederschlag dieser wertvollen Plankonkurrenz bildet der von Architekt Armin Meili und Stadtgenieur von Moos in den Jahren 1929/30 ausgearbeitete Stadtbauplan. Durch diesen sollten eine Reihe für die künftige bauliche Entwicklung wichtige Richtlinien geschaffen oder später zu treffende Massnahmen vorbereitet werden.

Nach sorgfältigen Studien wurde ein Verkehrsplan aufgestellt, welcher teils die Schaffung neuer Verkehrszüge, teils die Erweiterung schon bestehender Strassen, teils örtliche Verbesserungen vorsah. Ferner wurde eine Klassifizierung der städtischen Strassen nach ihrem rechtlichen Charakter vorgenommen. Für den grossen Verkehr wurden grösstenteils die von der Natur bestimmten, schon seit Jahrhunderten benützten Verkehrswege beibehalten, doch wurde die Altstadt grundsätzlich vom Durchgangsverkehr befreit. Teile der seinerzeit eingeschütteten Stadtgräben, die Quaipromenaden aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts und die durch Eindeckung des Krienbaches verbreiterte Obergrundstrasse erwiesen sich als sehr leistungsfähige Sammelkanäle. Umfahrungsstrassen grössern Stils sind in dem bewegten Gelände weder möglich, noch dem Charakter Luzerns als «Gaststätte» angemessen. Von den neuen Projekten seien nur zwei erwähnt, eine rechtsufrige Entlastungsstrasse in Richtung Basel und eine mehr als grosszügige Erschliessungs- und Promenadenstrasse gedachte Transversale durch das Gebiet von Dreilinden und der äusseren Halde.

Von besonderer Wichtigkeit sind für Luzern die Grünzonen — hier weniger eine Frage der Volksgesundheit als ein ästhetisches Problem. Tief greift der Vierwaldstättersee mit der Luzerner Bucht ins Land hinein. Diese beträchtliche und sehr wirksame Luftreserve erfährt eine wertvolle Ergänzung durch die in unmittelbarer Nähe der Stadt vordringenden zusammenhängenden

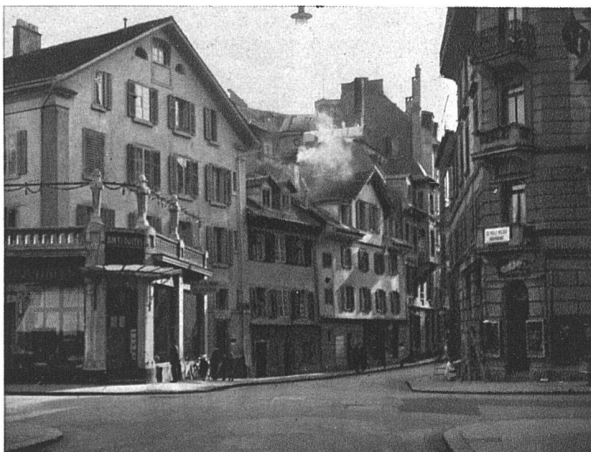


Das «Stift zu St. Leodegar im Hof», einst eine kleine Welt für sich, nach dem Schumacherschen Plan von 1792. Der Zugang führte über die schöne gedeckte Hofbrücke und mündete erst in einen stattlichen Platz, um von dort auf steiler schmäler Treppe zum Kirchhof und dem weithin sichtbaren Hauptportal emporzusteigen. Links oben auf dem Bild das äussere Weggistor, wo die Strassen nach Zürich und dem Gotthard sich trennten. Das gemeinsame Strassenstück führte zugleich zum Hof und hiess deshalb «Hofgasse»



Ausschnitt aus dem Stadtbauplan der 60er Jahre. Die alte Hofgasse mit ihrer weichen Führung wird ohne Rücksicht angeschnitten von den schachbrettartig angeordneten Strassenzügen

unten:
Teile der alten Bebauung sind neben der üppig aufschliessenden Bebauung der 90er Jahre bis heute erhalten geblieben



Die Ueberbauung eines grossen Gutsbesitzes vor den Mauern der Altstadt: die «Himmelrichmatte» nebst ihren verschiedenen Bebauungsplänen



Haus zum «Himmelrich», erbaut 1772 vom Besitzer Franz Plazidus Schumacher, Vater des Franz Xaver, Urhebers des Stadtplanes S. 162

Waldgebiete, hauptsächlich der Gemeinden Kriens und Meggen. Damit wird der geringe, nur 12,8 % der gesamten Grundfläche der Stadt betragende Waldbestand mehr als ausgeglichen (gegenüber Biel [46 %] und Winterthur [38 %]). Bei der besondern Struktur Luzerns als stille, beschauliche Wohnstadt und zugleich als Stätte frohbewegten Fremdenverkehrs haben die öffentlichen Grünflächen eine andere Aufgabe zu erfüllen als in einer dicht besiedelten Großstadt. Sie sind in erster Linie berufen, den festlichen Hintergrund für die Stadt zu schaffen und sie sollen allmählich überleiten in die unvergleichlich schöne landschaftliche Umgebung. Luzern besitzt nicht die Weiträumigkeit etwa von Ouchy oder Genf, steil steigen die Hänge an, und als seinerzeit die Hotelstadt auf dem rechten Ufer entstand, wurde nur ein schmaler Uferstreifen als Promenade übriggelassen. Das Hauptaugenmerk wird deshalb einem konsequenten Ausbau des Quais gelten müssen und einer natürlichen Ueberleitung in die freie Landschaft, sowie der Schaffung von Aussichtsterrassen an geeigneten Punkten.

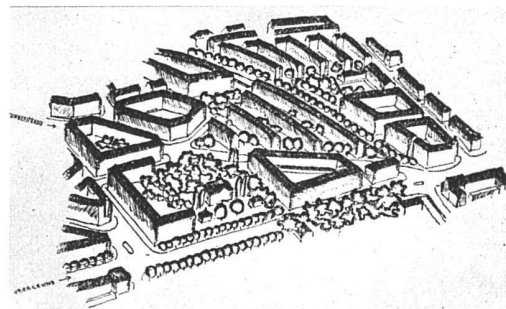
Die Baugebiete

wurden ausgeschieden nach zwei Zonen, derjenigen der «geschlossenen» Bauweise (Altstadt und ebenes Stadtgebiet) und derjenigen der «offenen» und «gruppenweise geschlossenen» Bauweise (vorwiegend Hanggebiete). Für Industrie ist das Tribtschenmoos vorgesehen. Während das Gebiet der geschlossenen Bauweise ziemlich erschöpft ist, stehen für die offene, bzw. gruppenweise geschlossene Bauweise noch grosse, unberührte Gebiete zur Verfügung. Doch ist nicht wohl anzunehmen, dass die Entwicklung der Stadt im gleichen Tempo weiterschreiten wird wie bisher.

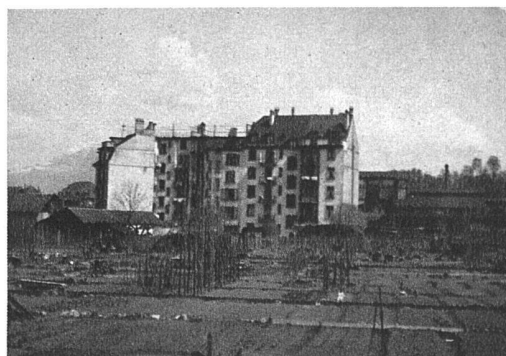
Einen wesentlichen Bestandteil der neuen Vorlage stellten die in Vorschlag gebrachten Bauvorschriften dar (Beschränkung auf in der Regel drei Wohn-



Städtisches Projekt 1911. Das alte Gutshaus wird Mittelpunkt einer üppig entwickelten axialen Komposition



Ueberbauungsvorschlag von Arch. A. Meili BSA und Stadting. von Moos, 1930. An Stelle der starren Symmetrie eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Strassenführung; statt geschlossener Blöcke grosse Zellen
unten: Baublock von 1904, nach Bebauungsplan von 1896





Die geschlossene Bauweise des letzten Drittels des XIX. Jahrhunderts

links:
Einblick in die «Birkenstrasse», Block der 70er Jahre, ohne Binnenhof, rings von Strassen umgeben

daneben:
Trostlose, luft- und sonnenarme Innenhöfe, vielfach noch durch ein- bis zweistöckige Hofbauten ausgenützt

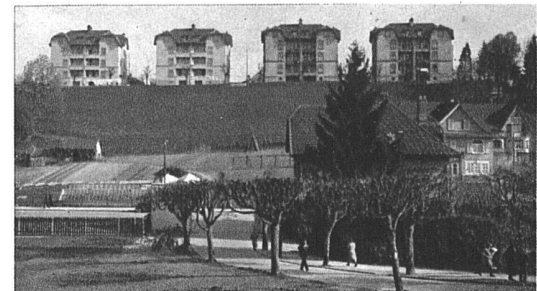
darunter:
Das um die Jahrhundertwende entstandene Hirschmattquartier; prunkvolle Fassaden, aber ungehemmte Ausnützung. Das ganze Viertel steht auf Pfählen



Offene Bauweise — ohne zulängliche Bauvorschriften

geschosse im offenen Baugebiet, bzw. zwei bei weniger als 12 m Fassadenlänge, Verbot, bzw. Beschränkung der Dachaufbauten auf insgesamt 5% der Dachfläche, u. a. m.). Auf Grund der heute gültigen gesetzlichen Unterlagen wurden diese so wichtigen Forderungen aber im Rekursverfahren zu Fall gebracht. Diese empfindliche Lücke auszufüllen wird eine der ersten Aufgaben des im Wurfe befindlichen neuen Baugesetzes sein. Bis dahin heisst es von Fall zu Fall die bestehenden Möglichkeiten auszunützen. So ist auf Grund des heute geltenden städtischen Baugesetzes der Stadtrat ermächtigt, für bestimmte abgegrenzte und in sich abgeschlossene Gebiete besondere Bauvorschriften aufzustellen. Dank der Einsicht der beteiligten Grundeigentümer und dank dem Entgegenkommen der vorgesetzten kantonalen Behörde konnten auf diese Weise recht erfreuliche Resultate erzielt werden. So besteht die Möglichkeit, nicht nur die Bauhöhe zu regeln, sondern auch durch planmässige Stellung der Bauten, durch Uebereinstimmung in den Haustypen, durch Beschränkung oder gänzlich Verbot störender Dachaufbauten dem sonst üblichen wilden Durcheinander zu steuern. Derartige Vorschriften können indessen nur regelnd wirken, gewisse Auswüchse beschneiden oder übertriebene Sonderwünsche unterbinden, sie entbehren aber der schöpferischen Kraft.

Auch der Pflege der Altstadt wird künftig vermehrtes Augenmerk geschenkt werden müssen. Das Wenige, was uns vom Erbe unserer Altvordern zugefallen ist, bedarf



Randbebauung der 90er Jahre, im Volksmund «Gebiss» genannt



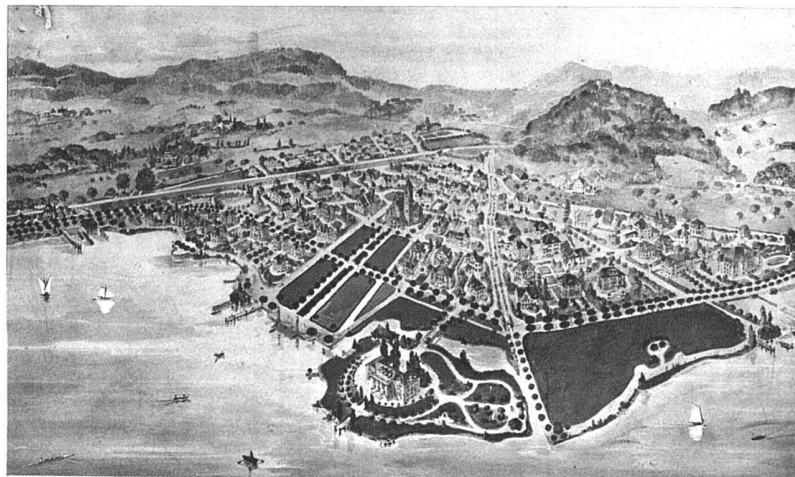
Villenquartier der 90er Jahre

Bebauung eines Aussenquartiers aus der Zeit nach dem Kriege

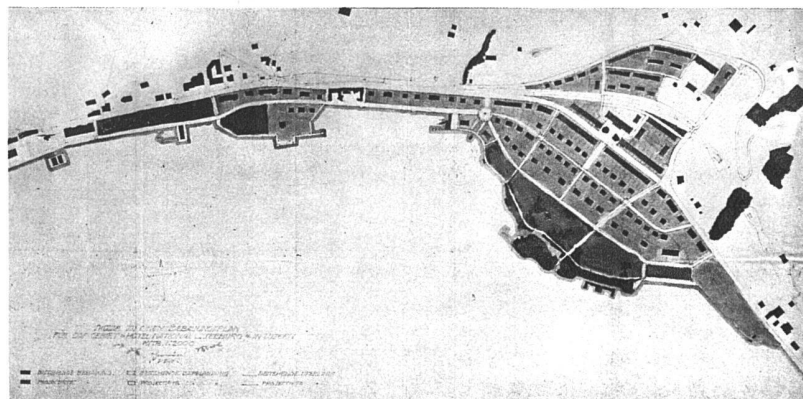


**Bebauungsstudien
für das Brühlmoos**

Am Ostrand der Stadt, hinter dem bekannten Strandbad «Lido» befindet sich ein Riedland, entstanden durch Anschwemmung des Würzenbaches. Der mehrfach geäußerte Vorschlag, dieses «Brühlmoos» zu einem öffentlichen Park auszugestalten, scheiterte an wirtschaftlichen Erwägungen. Eine Reihe von Studien untersuchten die Möglichkeiten einer teilweisen Ueberbauung.



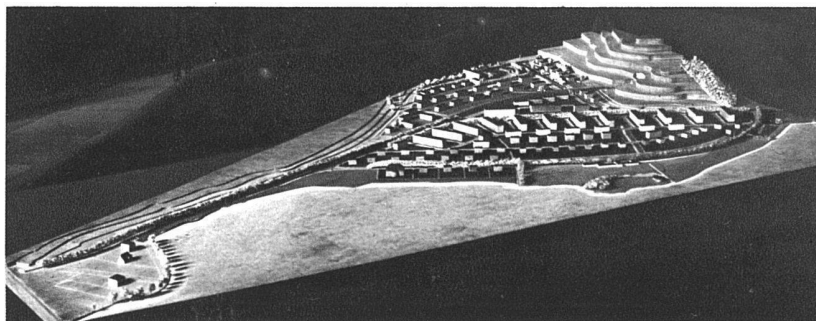
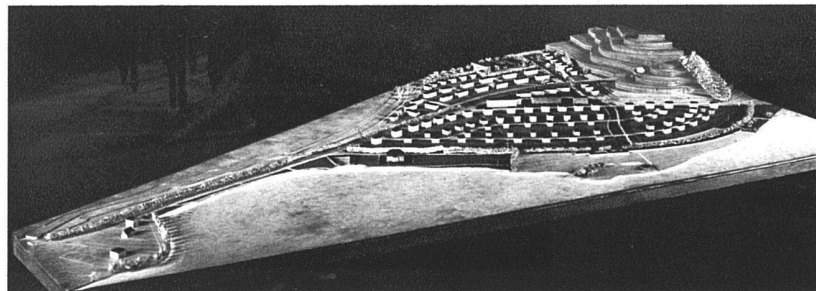
Vorschlag aus dem Jahre 1914, romantische Auffassung



Expertenvorschlag von Prof. Bernoulli BSA, Basel, 1918

unten:

Zwei städtische Bebauungsvorschläge aus den Jahren 1935/37
Stadtbaumeister Türler, Architekt BSA, in Verbindung mit Stadtingenieur von Moos SIA



Siedlungsbilder des neuen Luzern
 Beispiele genossenschaftlichen Wohnungsbaues. Planung
 und Ausführung in einer Hand. Durchführung des
 Bauprogramms in rascher Folge



Baugenossenschaft Friedberg, 1921
 Architekt: Armin Meili BSA



Eisenbahnergenossenschaft Obergeissenstein, 1911
 Architekten: Möri † & Krebs BSA



Wohnkolonie Breitlachen der Allg. Baugenossenschaft Luzern
 Architekten: Schärli, Mozzatti



Zwei Beispiele der offenen Bauweise
 Beide Male baut der einzelne Baulustige auf seinem eigenen Land,
 er wählt den Architekten selbst und bestimmt den Zeitpunkt

oben:
 Ergebnis beim Fehlen jeglicher Bauvorschrift (Vorort von Luzern)

unten:

Trotz vielfachen Einzelwünschen ein vergleichsweise ruhiges
 Gesamtbild nach einem Bebauungsplan (Architekt O. Dreyer BSA),
 mit Vorschriften über Firstrichtung, Dachgestaltung,
 Geschosshöhe und Gebäudehöhe



Baugenossenschaft Geissmatt Arch.: C. Mossdorf SWB



rechts nebenstehend:
 Luzern, südl. Stadtteil. In der Bildmitte Wohnkolonie Breitlachen der
 Allg. Baugenossenschaft Luzern, 1932. Arch. Schärli und Mozzatti





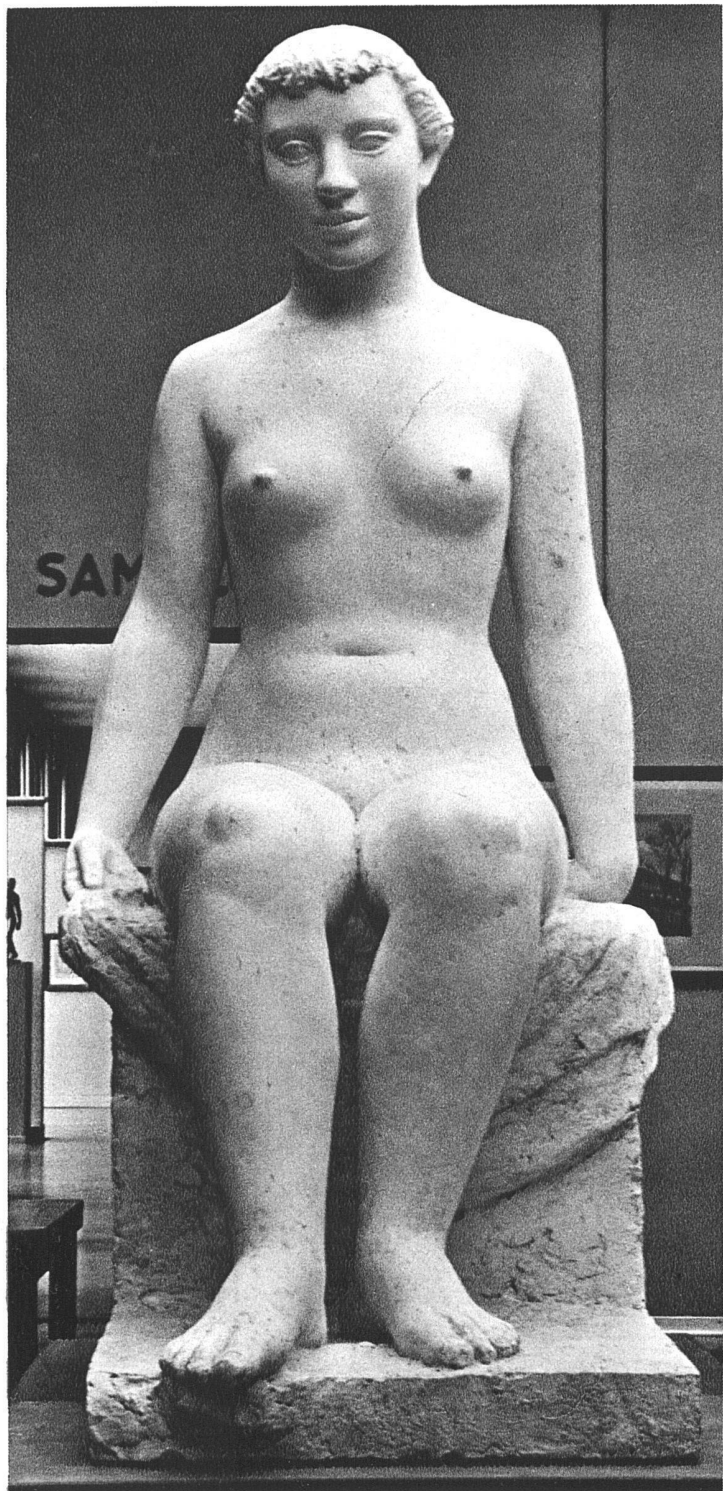
«Stehende», Detail nach dem Lehmmodell, lebensgross, 1937

einer sorgfältigen Pflege, und damit stellen sich für Luzern wieder besondere Aufgaben. Die letzten Jahre zeigen bereits erfreuliche Ansätze zu einer Beruhigung des Stadtbildes. Auf genossenschaftlicher Basis sind einige recht geglückte Bebauungen entstanden, oder es ist, wo nicht freiwillige Uebereinkunft oder behördlicher Zwang

am Werke war, nach einheitlichem Plan und straffen Bauvorschriften gebaut worden. Ob die erwähnten Bauten die Kanten eines Hügels krönen oder einen Hang wirksam gliedern, sind sie in ihrer Geschlossenheit und einfachen Linienführung berufen, als «ruhende Pole in der Erscheinungen Flucht» zu wirken. Natürlich können einfache



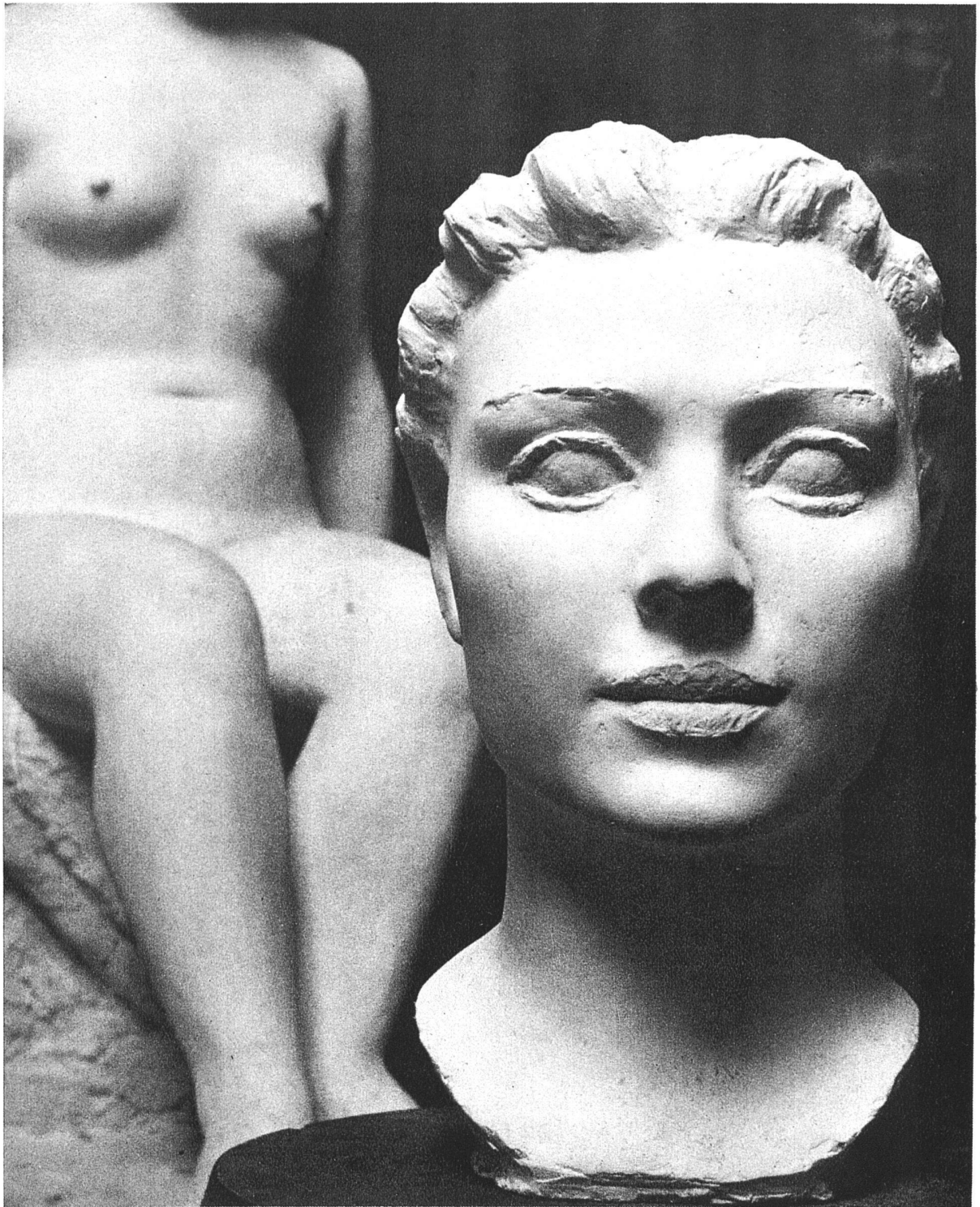
«Stehende» in ganzer Figur



«Sitzende», Gips, lebensgross, 1936

Wohnquartiere nicht den Vergleich mit klassischen Bergbegründungen, mittelalterlichen Burgen oder barocken Schlössern aufnehmen. In den seltensten Fällen sind sie Ausdruck eines einheitlichen Willens. Eine wirksame Beherrschung des Stadtbildes bedarf deshalb einer Steigerung durch Grossbauten an geeigneten Stellen. Kirchen,

Schulen, Spitäler und andere öffentliche Bauten sind berufen, hier mitzuwirken. Nur so kann verhindert werden, dass unsere ehemals so reizvollen und wohlgegliederten Städte, die bei aller Geschlossenheit von packender Mannigfaltigkeit waren, zu gleichförmigen, ungegliederten Massen anschwellen und entarten.



«Porträtkopf Frau D.», Gips, lebensgross, 1936/37

Wenn wir uns zum Schlusse darüber Rechenschaft zu geben versuchen, ob die Worte am Eingang dieses Aufsatzes recht behalten haben, so müssten wir dies streng genommen bejahen, wenn wir auf dem Standpunkt ihres Urhebers stehen würden. Da wir aber heute die Dinge nicht mehr mit den Augen Theodor von Liebenaus sehen

können, dürfen wir diese Frage mit ruhigem Gewissen verneinen. Wir wollen guten Mutes in die Zukunft blicken, voll Vertrauen in die Einsicht, das Verantwortungsbewusstsein und die künstlerischen Kräfte unserer und der kommenden Geschlechter.

Max Türler, Arch. BSA., Stadtbaumeister.