

Ein Blick zurück – Geschichte Bahnhof Luzern

Bahnhof im Wandel der Zeit



Parkplätze frei vor dem Bahnhof von 1896...

BILD ZHB LUZERN SONDERSAMMLUNG (LSa. 18.2.21.4)

Luzern hat heute seinen dritten Hauptbahnhof – und verwarf im Laufe der Zeit etliche weitere Bahnhofprojekte.

VON WALTER SCHNIEPER

1859, vor 150 Jahren also, fuhr der erste Zug in Luzern ein. Zuvor endete die Linie von Basel nach Luzern in Emmenbrücke. Die Eröffnung der Weiterfahrt nach Luzern verspätete sich auch, weil die Luzerner über den Bahnhofstandort stritten. Für die Centralbahn war von Anfang an klar, dass die Bahnlinie in Luzern am See enden muss, weil ihre Kunden dort in die Schiffe umsteigen sollten. Der erste Bahnhof Luzern bestand aus bescheidenen Holzgebäuden und gerade mal drei Gleisen.

Glück gehabt

Im November 1896 konnte der neue, der zweite Bahnhof am gleichen Standort, aber mit der grosszügigeren heutigen Zufahrt in Tieflage, eröffnet werden. Es ist jener Bahnhof mit der prägnanten Kuppel, der am 5. Februar 1971 in Brand geriet und von dem eine Kopie im südkoreanische Seoul steht.

Bis dieser Bahnhof stand, hatte Luzern ein paar Mal Glück gehabt – mit Bahnhofprojekten, die auf der Strecke blieben. Der Reihe nach: 1864 fuhren die ersten Züge von Zürich nach Luzern, und zwar auf der gleichen Einspurlinie entlang des Rotsees wie heute. Geplant war ursprünglich am Rotsee eine rechtsufrige Variante mit einem Endbahnhof im Bereich des heutigen Maihofschulhauses. 1875 erreichten auch die Züge von Bern her durchs Entlebuch via Zimmereggstunnel und Fluhmühle den Bahnhof Luzern.

Problem Gotthard-Bahn

Derweil wurde bereits am Eisenbahntunnel durch den Gotthard gebohrt. Dass auch die Gotthard-Bahn Luzern anbinden wollte, war von Anfang an klar, wählte doch die private Gotthard-Bahn-Gesellschaft Luzern als ihren Geschäftssitz.

Doch mit dem Anschluss Luzerns an die Alpenbahn haperte es ziemlich lange: Als 1882 die Gotthard-Züge zu rollen begannen, fehlte der Gotthard-Bahn ein eigenes Gleis nach Luzern – die Züge mussten über das Gleis der damaligen, auch privaten Zürich-Zug-Luzern-Bahn geleitet werden – wie heute.

Nicht nur die ungenügenden Kapazitäten des Bahnhofs Luzern waren zum Problem geworden, sondern auch die Verkehrsverhältnisse mit der ebenerdigen Zufahrt mit immer länger geschlossenen Barrieren. Eine neue Zufahrt ohne Niveauübergänge drängte sich mehr und mehr auf.

Untergrund und Tribschen ...

Wieder entstanden ambitionöse Projekte, die auf der Strecke geblieben sind. So die Pläne für einen Bahnhof im Untergrund, entworfen vom damaligen Centralbahn-Oberingenieur.

Nicht verwirklicht wurde auch ein Projekt, das mit einem viel grösseren Bogen den heutigen Standort des Bahnhofs angefahren und praktisch das gesamte heutige Tribschengebiet in Anspruch genommen hätte.

Schliesslich setzte sich das heute noch bestehende Konzept mit der ab Gütsch nur noch zweispurigen Zufahrt in Tieflage durch,

mit einem der damaligen Zeit entsprechenden, repräsentativen Bahnhofgebäude mit grosser Kuppel und einem grossen Torbogen als Haupteingang.

Doch so repräsentativ der Bahnhof auch wirkte – er war von Anfang an zu klein und hielt auch mit der Entwicklung von Bevölkerung und Tourismus in Luzern nicht Schritt. Daran änderte auch der Bau des von Anfang an geplanten Ostflügels Richtung Kunsthaus (damals stand dort noch das «Kriegs- und Friedensmuseum») nichts. Er wurde 1926/27 verwirklicht.

Noch vor dem Ersten Weltkrieg entwarf der letzte Direktor der 1909 von den SBB übernommene Gotthard-Bahn einen zukunftsreichen Luzerner Bahnhof – ein geradezu utopisches Projekt mit gigantischen Bahnanlagen, einer linksufrigen Gotthardlinie, einem Transitbahnhof auf der Allmend und einer direkten Fortsetzung ab Allmend Richtung Basel. Der Grosse Stadtrat von Luzern hatte am 14. Juli 1914 die erste Bauetappe absegnen – vierzehn Tage später brach der Erste Weltkrieg aus. Erweiterungspläne für den Bahnhof (ausser dem Anbau des Ostflügels) blieben danach in den Schubladen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte bei den Planern die Verle-

gung des Güterbahnhofs Priorität. Emmenbrücke, Emmenfeld und Littauerboden standen zur Diskussion, dann das Gebiet Rösslimatt/Nidfeld bis Kuoni-matt in Kriens. Vorsorglich wurden die Autobahnplaner Anfang der Fünfzigerjahre angehalten, das vorgesehene Güterbahnhofareal westlich zu umfahren. Die heutige Linienführung der A2 südlich des Grosshofs ist die Folge.

Brand als Beschleuniger

Am 5. Februar 1971 brannte der Bahnhof. Er war 75-jährig. Dem Brand folgten lang dauernde Provisorien und diverse Pläne für einen Durchgangsbahnhof, bis am 5. Februar 1991 – genau 20 Jahre nach dem Brand – der heutige Bahnhof eingeweiht werden konnte. Trotz 20 Jahren: Der Brand ermöglichte einen überfälligen Neubau. Beim neuen Bahnhof wurde anfänglich die Tieflage der Billettschalter kritisiert. Heute, da alle Vielfahrer Abos haben und Billettautomaten zur Verfügung stehen, beklagt das niemand mehr. Der grösste Makel des neuen Bahnhofs ist der Platzmangel auf dem Stirnperron – längere Gleise hatten Vorrang, und eine Verschiebung der Fassade Richtung See kam auch nicht in Frage.

Der 1991 nach Plänen der Architekten Hans-Peter Ammann und Peter Baumann vollendete Bahnhof überzeugt und gefällt. Zum Schluss sei dazu der bekannte Luzerner Architekt und Architekturpublizist Otti Gmür zitiert, der 1991 schrieb: «Der neue Bahnhof ist nicht mehr ein fest abgegrenztes und geschlossenes Gebäude mit eigenem Geschehen, das mittels Architektur seine Bedeutung nach aussen vermittelt. (...) Der neue Bahnhof zeigt sich selbst in seinem unverhüllten Geschehen. Die Architektur stellt dafür eine ingenieure und urbane Hülle mit den räumlichen und technischen Voraussetzungen in formal hervorragend gestalteter Art dar.»

Quellen: «Bahnen und Bahnhöfe in Luzern», Verlag Minirex AG, Luzern, und andere.



Freitag, 5. Februar 1971: Der Bahnhof brennt! BILD R. HOPFNER

DAS PROGRAMM

150 Jahre Bahnhof Luzern
Samstag, 23. Mai, 10–17 Uhr

Der Bahnhof Luzern zeigt sich am Samstag, 23. Mai in seiner ganzen Vielseitigkeit. Das Programm reicht von diversen Führungen (Betriebsleitzentrale, Zentralstellwerk und Energiezentrale) über ein Filmprogramm, Führerstandsfahrten bis hin zu Extrazugfahrten mit dem Roten Doppelpfeil «Churchill». Und natürlich ist auch für das kulinarische Wohl der Festbesucherinnen und Festbesucher gesorgt. Das ganze Festprogramm:

Offizieller Festakt in der RailCity Luzern
«150 Jahre Bahnhof Luzern/Zukunft»

• 11–12 Uhr

Auftakt Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern

«Mehr Zug für die Zentralschweiz»
Max Pfister, Regierungsrat Luzern
Matthias Michel, Regierungsrat Zug
Franz Wicki, Präsident Komitee Tiefbahnhof Luzern
Urs Schlegel, Leiter SBB Immobilien

«Geburtstagsgeschenk mit Nachhall»

Lassen Sie sich überraschen.

Und ebenfalls in der Halle West bis 17 Uhr:

- Griechische Folk-Band «Ela Ela».
- SBB Reisebüro und Griechenland-Spezialist Sierramar mit Sonderangebot.

Serviceanlagen – vielseitigster Festplatz

- Führerstandsfahrten, Loksimulator.
- Präsentation Unterhalt.
- Fahrt im Seetaler durch die Waschanlage.
- Dampflok «Sursee–Triengen-Bahn».
- Festwirtschaft.

Zentralstellwerk/Betriebsleitzentrale

- je 3 x pro Stunde Führungen. Hautnah miterleben, wie die Verkehrsabwicklung überwacht und gesteuert wird.

Shuttle-Züge von SBB und Zentralbahn

- Bahnhof-Serviceanlagen (Gleis 10)
- Bahnhof-Zentralstellwerk (Gleis 15)

Aussichtsterrasse Bahnhof Luzern

- 5. Stock Bürogebäude mit Ausblick auf die Stadt Luzern
- Festwirtschaft.

Filmvorführungen in der Aula Bahnhofrestauration – jede halbe Stunde

- Film «Bahnhofbrand 5. Feb 1971»
- Film «Alptransit Gotthard»
- Um 16 Uhr: «Mein Name ist Eugen».

Energiezentrale SBB / DIE POST

- Führungen durch die Energiezentrale (2x pro Stunde).

Spezialprogramm:

Dampflok «Genf»

- 14.40–15.40 Uhr kann die Ec 2/5 Nr. 28 «Genf», die älteste Schweizer Dampflok aus dem Jahre 1858 mit Wagenmaterial der «Spanisch-Brötli-Bahn» auf Gleis 6 besichtigt werden.

Publikumsfahrten «Roter Doppelpfeil» (Churchill) – stündige Rundfahrt

- Abfahrten Bahnhof Luzern um 10.50, 12.25, 13.50, 15.25, 16.50 Uhr
- Kosten: CHF 25.–/Person. Vorverkauf ab Freitag, 15. Mai im SBB-Reisezentrum Luzern (Eventschalter).
- Zusätzlicher Verkauf am Fest.
- Motto: Es het solangs het.
- Sonderangebot für Familien – Gutschein am Bahnhof erhältlich.

Verkehrshaus der Schweiz

- 50% Ermässigung auf Museumseintritt nur gültig mit Bon aus dem Festprogramm (erhältlich an den Bahnhöfen).
- Führungen in Kleingruppen «ein Lokführer erzählt» in der Halle Schienenverkehr.



Der Rote Churchill-Doppelpfeil lädt ein.