Zeitschrift: Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz
Herausgeber: Autorinnen und Autoren für Architektur
Band: - (2005)
Heft: 2

Artikel: Stadt und SBB in der Verantwortung
Autor: Büchi, Cla
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-378521

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: 04.07.2025

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

Stadt und SBB in der Verantwortung

von Cla Büchi

Eine Brücke ist eine infrastrukturelle Bauaufgabe. Sie muss hohen sicherheitstechnischen, funktionellen wie auch städtebaulichen Anforderungen genügen. Anders als bei einem Gebäude, das neuen Anforderungen durch Umbauten und Erweiterungen angepasst werden kann, müssen kommende Bedürfnisse und Entwicklungen bereits in der Planungsphase einer Brücke berücksichtigt werden.

Die nun in der Planung begriffene Langensandbrücke ist die dritte Brücke an gleicher Stelle. Bei den ersten zwei Brücken ging bisweilen eine langwierige und von Polemik begleitete Planungszeit voraus. Bei der ersten, 1895 fertig erstellten Stahlfachwerkbrücke stritt sich die Stadt mit der Bahnverwaltung über die Breite der Brücke. Drei Jahre nach Fertigstellung wurde sie bereits um 3 Meter verbreitert. Der jetzigen Brücke ging eine Auseinandersetzung über die Konstruktionsweise (Stahl oder Beton) voraus. Nach einer dreijährigen Bauzeit konnte sie 1941 dem Verkehr übergeben werden.

Ausdruck für die städtebauliche Entwicklung des Tribschengebiets ist die zunehmende Breite der Brücke. Wies die erste noch eine Breite von 5 Metern auf, mass die zweite bereits 14 und die kommende wird etwa 26 Meter messen.

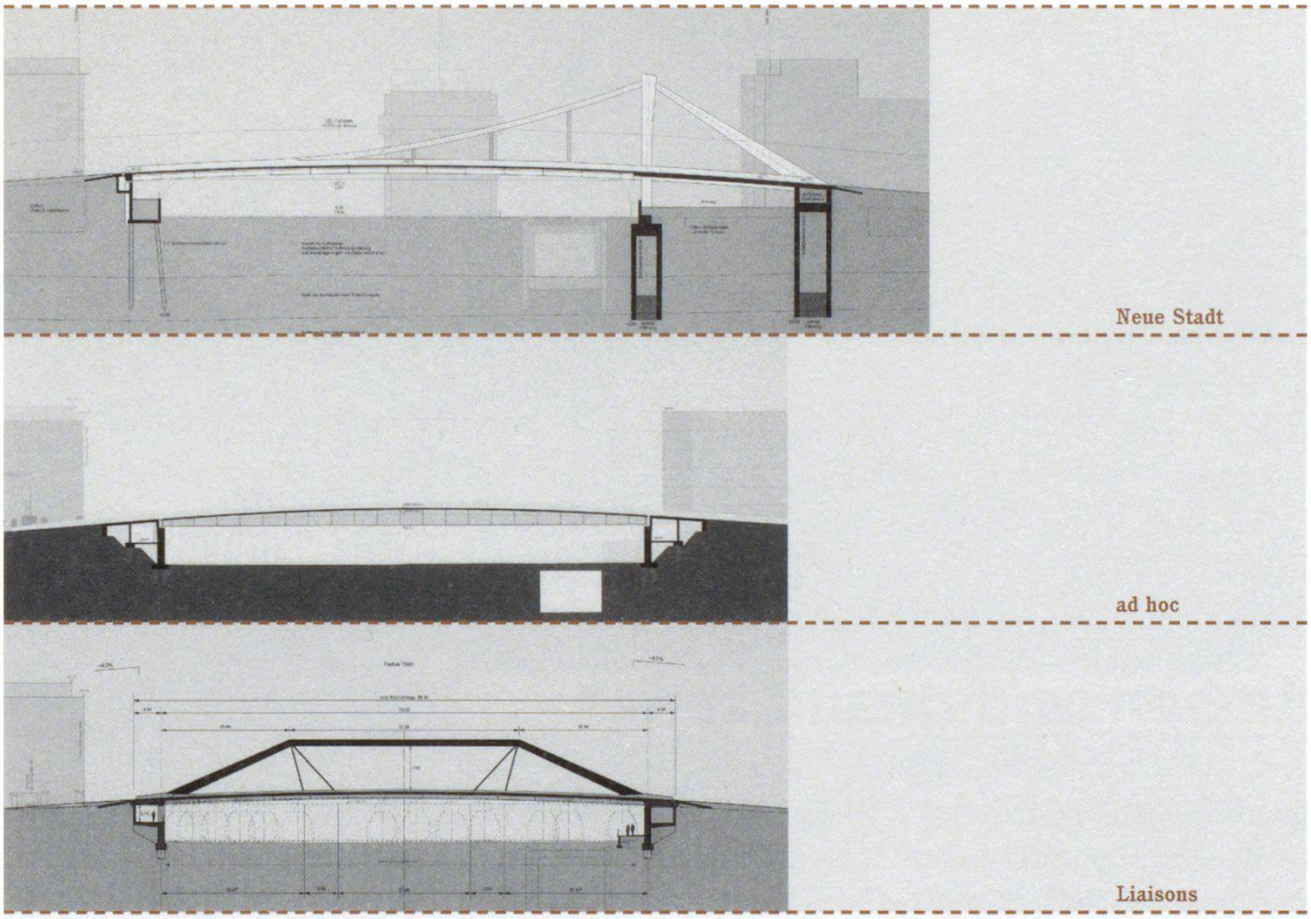
Die Langensandbrücke hat für das Tribschengebiet eine wichtige Bedeutung, da sie die zentrale Hauptverbindung zur Innenstadt ist. Sie muss die Voraussetzung für eine prosperierende Entwicklung der nächsten fünfzig Jahre im Tribschengebiet schaffen.

Der von der Stadt Luzern in Auftrag gegebene Masterplan (Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung) stellt fest, dass das Gebiet Bahnhof-Steghof-Tribschen flächenmässig grösser ist als die Alt- und Neustadt zusammen. Weiter heisst es: «Daher ist langfristig die Nutzbarmachung des Gebietes Bahnhof/Tribschen/Steghof für eine potenzialorientierte wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Luzern von zentraler Bedeutung.»

Ist das städtebauliche Entwicklungspotenzial einmal genutzt, wird dies das Stadtbild nachhaltig verändern (Stichworte: Tribschenstadt, Umnutzungen Güterbahnhof-, EWL-, VBL- und Emmiareal, Neugestaltung linkes Seeufer etc.). Die Entwicklung im Bereich der Hochbauten, Dichte und Nutzung werden das eine sein, das andere sind verkehrstechnische Bauten wie die Tieferlegung der Brünigbahnlinie, Südzubringer und freiwerdende Gleisanlagen. Der Personen- und Verkehrsstrom über die Langensandbrücke wird stark zunehmen, der neue und attraktive Stadtteil Tribschen eine stärkere Anbindung an die Neustadt verlangen und die städtebauliche Bedeutung des Brückenwerks steigen. All dies wird Auswirkungen auf die Brücke haben und Anforderungen stellen, die sie erfüllen muss.

Die Evaluation der neuen Brücke geschieht in einem zweistufigen Wettbewerbsverfahren. Das Resultat der 1. Stufe zeigt zwei städtebaulich unterschiedliche Ansätze auf. Das erstprämierte Projekt schlägt eine Zweifeldträger-Brücke mit einer Länge von 111 Metern vor, das zweit- und drittplatzierte eine Einfeldträger-Brücke mit Längen von 77 und 79 Metern. Bei der längeren Brücke wird im Unterschied zu den zwei anderen auf der Tribschenseite entlang der Geleise ein 30 Meter breiter Bereich für spätere Entwicklungen offen gelassen.

In der zweiten Stufe müssen die drei Preisträger ihre Projekte unter der Federführung einer Totalunternehmung zu einem ausgereiften Bauprojekt, inkl. Kostenangebot,



Längsschnitte der Langensandbrücke-Projekte im Vergleich

ausarbeiten. Es ist davon auszugehen, dass die längere Brücke höhere Kosten aufweisen wird.

Da es die Stadtbehörde unterlassen hat, für den Wettbewerb eine Gesamtbetrachtung der städtebaulichen Entwicklung im Einflussbereich der Langensandbrücke zugrunde zu legen, kann über die Vor- und Nachteile einer längeren oder kürzeren Brücke nur spekuliert werden. Eigentlich wäre es angezeigt, noch vor der Durchführung der zweiten Wettbewerbsstufe diesen Mangel zu beheben. Erst dann hätte die Wettbewerbsjury die Grundlage, um einen fundiert abgestützten Entscheid zu fällen, der entsprechend kommuniziert auch die nötige Akzeptanz in der Bevölkerung schaffen würde.

Denn die Stadt und die SBB stehen in der Verantwortung, den Wettbewerb erfolgreich in eine Realisierung zu überführen. Dazu sind gründliche Vorabklärungen und eine offene Kommunikation Voraussetzung. Ansonsten läuft man Gefahr, das Feld Gruppierungen wie dem Verein für tragbare Steuern (VTS) und dem Forum der Leserbriefe zu überlassen.

Objekt:	Neubau Langensandbrücke Luzern
Wettbewerbsauslober und Bauherrschaft:	Stadt Luzern und SBB

Rangierte Projekt der 1. Stufe:

1. Rang	Kennwort: **Neue Stadt**
Ingenieure:	Dobler, Schällibaum und Partner AG, Greifensee
	André Rotzetter + Partner AG, Baar
Architekten:	Feddersen + Klostermann, Zürich
Unternehmer:	Zschokke-Locher AG, Aarau
	Tuchschmid AG, Frauenfeld
2. Rang	Kennwort: **ad hoc**
Ingenieure:	Gusscetti & Tournier SA, Carouge/ Genève
Architekten:	Brauen, Wälchli, Lausanne
3. Rang	Kennwort: **Liaisons**
Ingenieure:	Ernst Winkler + Partner AG, Luzern
	Wolf Kropf & Partner AG, Zürich
Architekten:	WIT Architekten GmbH, Luzern

Siehe auch: Das Kulturmagazin, Januar 2005. Cla Büchi widmet sich in einem ergänzenden Artikel dem städtebaulichen Potenzial des Tribschengebiets und der Idee einer Stadtpromenade.