

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 39: Sonderheft zur 48. Generalversammlung der G.e.P.: Luzern, 25./27. September 1948

Artikel: Die bauliche Entwicklung der Stadt Luzern in den letzten hundert Jahren und die öffentlichen Bauaufgaben
Autor: Türlér, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56805>

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: 17.05.2025

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

nungen von je 700 m (Bild 25). Die beiden Zwillingsbrücken sind durch einen gemeinsamen Verankerungspfeiler getrennt. Da sich bei dieser Anordnung die von der Eigenlast erzeugten horizontalen Kabelspannungen über dem Pfeiler aufheben, so musste dieser nur den geringeren einseitigen Horizontal-schub von der Verkehrslast aufnehmen. Das war bei der aussergewöhnlichen Tiefe von 67 m der Foundation dieses Pfeilers von grösster Wichtigkeit. Die Herstellung dieses Verankerungspfeilers mit offenem, durch 55 zylindrische Schächte kontrolliertem Senkkasten bedeutete einen grossen Fortschritt im Bau tiefer Foundationen. (Hierüber hat Ing. W. Dardel einlässlich berichtet in SBZ Bd. 105, S. 195*.)

Die zweite im Jahre 1936 vollendete Hängebrücke, die Triborough-Brücke über den East River in New York, ist wegen ihrer grossen Verkehrskapazität und insbesondere wegen den ausgedehnten Zufahrten von Bedeutung, die als integrierende Bestandteile des Brückenprojektes gebaut wurden. Diese Zufahrten umfassen Brücken und Viadukte von 6 km Länge, sowie Zufahrtsstrassen für Schnellverkehr von 22 km Länge (Bild 26). Die Brücke selbst hat eine Spannweite von 420 m; sie ist die erste grosse Brücke, die mit einer Fahrbahn von acht Spuren ausschliesslich für Strassenverkehr gebaut wurde (Einzelheiten s. SBZ Bd. 109, S. 104*).

Jedes der folgenden vier Jahre von 1937 bis 1940 sah die Vollendung einer weiteren grossen Hängebrücke. Die gegenwärtig längstgespannte Hängebrücke über das Goldene Tor am Eingang zum Hafen von San Francisco mit einer Spannweite von 1280 m zeichnet sich durch die 215 m hohen Türme aus, die sich über der Fahrbahn als schlanke, steife Rahmen erheben (Bild 27). Bei der Konstruktion dieser Türme und ihrer Fundamente wurde der in San Francisco so wichtige Einfluss von Erdbeben berücksichtigt. Der komplizierte Spannungszustand wurde an einem genauen Modell eines Turmes aus «Stainless Steel» geprüft. Die Ergebnisse stimmten

mit befriedigender Genauigkeit mit den Berechnungen überein. Aussergewöhnlich war auch die Foundation des Turmes auf der Seite von San Francisco. Wegen der Schifffahrt und den heftigen Stürmen und Strömungen wurde zuerst ein permanenter, den Pfeiler vollständig einschliessender ovaler Fangdamm aus Beton gebaut. Innerhalb dieses Dammes wurde der Pfeiler selbst mittels Druckluftgründung bis zu einer grössten Tiefe von 35 m eingebaut.

1939 folgte die Whitestone-Brücke über den East River in New York mit einer Spannweite von 701 m (Bd. 115, S. 1*). Sie ist gekennzeichnet durch äusserste Einfachheit in der Konstruktion. Die Türme sind sowohl über als auch unter der Fahrbahn als bogenförmige Rahmen ausgebildet und zum ersten Mal wurden für eine Spannweite dieser Grösse die Versteifungsträger als Vollwandbalken entworfen. Diese Träger erwiesen sich etwas zu biegsam und wurden später zur Vermeidung von merklichen, jedoch harmlosen, durch Wind erzeugten vertikalen Schwingungen versteift, ohne jedoch das Gesamtbild merklich zu stören (s. SBZ 1948, S. 337*).

Die letzte dieser Serie von grossen Hängebrücken war die im Juli 1940 vollendete Brücke über die sog. Narrows bei Tacoma im nordwestlichen Staate Washington (Bild 28). Mit einer Spannweite von 853 m war sie die drittlängste Brücke. Mit nur zwei Fahrbahnen für Strassenverkehr war jedoch ihre Tragkapazität und die aufgehängte Masse weit geringer als diejenige anderer Brücken gleicher Länge. Sie erhielt daher eine sehr geringe Breite. Zudem wurden die als Blechträger ausgebildeten Versteifungsträger mit aussergewöhnlich geringer Höhe und Steifigkeit ausgeführt.

Am 7. November 1940, nur vier Monate nach ihrer Fertigstellung, brach diese Brücke in einem mässigen Windsturm zusammen. Ueber dieses Vorkommnis, seine Ursachen und die Gegenmassnahmen ist in SBZ Bd. 117, S. 137*, sowie in SBZ 1947, S. 262* berichtet worden.

Die bauliche Entwicklung der Stadt Luzern in den letzten hundert Jahren und die öffentlichen Bauaufgaben

Von Arch. M. TURLER, Stadtbaumeister, Luzern

Lage und Ursprung

Die Formbildung Luzerns ist bestimmt durch die geographische Lage, die Topographie der Umgebung und die Entwicklung auf politischem, wirtschaftlichem und geistigem Gebiet. Da wo das Seebecken sich verengt zu einem nicht schiffbaren Fluss, kreuzten sich schon in alter Zeit zwei wichtige Verkehrsstrassen: Basel-Gotthard und Zürich-Brünig. Dies begünstigte die Bildung einer Handelsniederlassung als Umschlagplatz für die Kaufmannsgüter und Markt für die Erzeugnisse der nach dem See sich öffnenden Täler. So entstand auf der felsigen Plattform am See-Ausfluss die *weltliche Siedlung*, während am Gestade der windgeschützten Bucht — fuori le mura — sich Gottesleute, die schon von jeher einen Blick für derartige Situationen besaßen, niederliessen. Geistig wie baulich stellte diese *kirchliche Niederlassung*, wie noch heute, einen eigenen, stillen Bezirk dar, der jedoch nicht ohne Einfluss auf die Geschichte der Umwelt blieb. Dass auch strategische Ueberlegungen bei der Anlage der Stadt mitgespielt haben, ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen. Die wenigen schmalen Zugänge, längs steilen Abhängen oder sumpfigen Niederungen, waren leicht zu überwachen und zu sperren. Einzig nach Norden musste eine Umwehrung geschaffen werden; so entstand nach 1386 der einzigartige Zinnenkranz der Musegg.

Die Stadt der Vorväter

Seit dem Jahre 1168 verband eine fahrbare Brücke, die heutige Reussbrücke, die «mehrere» und die «mindere Stadt» miteinander. Schon ums Jahr 1300 besass Luzern im wesentlichen einen Umfang, der durch die bis ins 19. Jahrhundert bestehende Stadtmauer begrenzt war. Bis um 1400 war der Holzbau vorherrschend, was Anlass zu manchen Bränden gab, so dass der Steinbau von der Obrigkeit nach Kräften gefördert wurde. Als Vorort der Waldstätte und Haupt der katholischen Stände gewann Luzern mehr und mehr an Bedeutung, es wurde Sitz der päpstlichen Nuntiatur und beherbergte auch die eidgenössische Tagsatzung. Die Umwälzungen am Ausgang des 18. Jahrhunderts gingen nicht spurlos vorüber: das

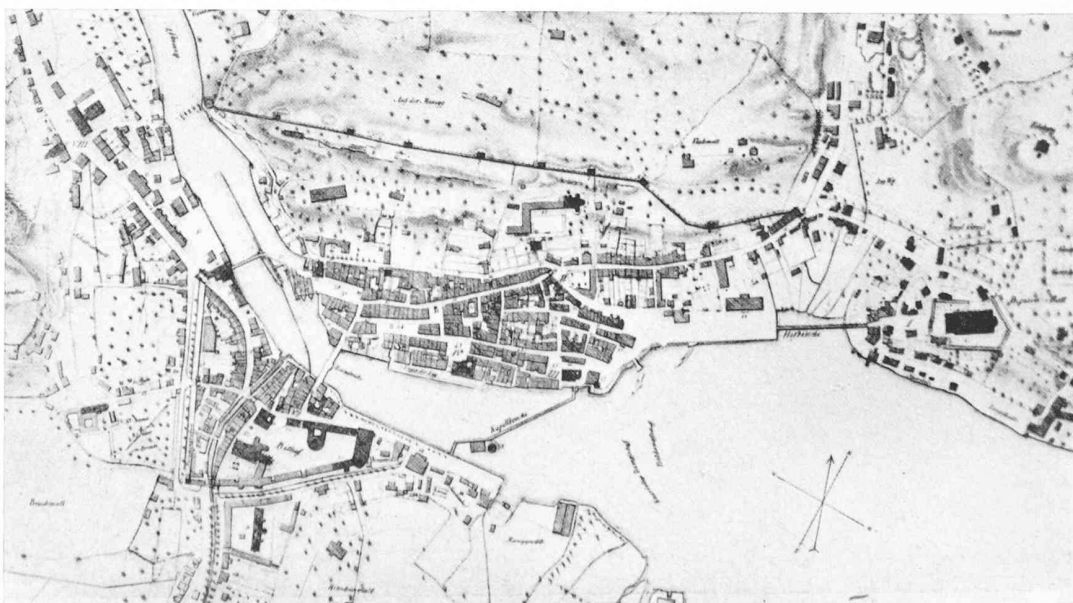


Bild 1. Plan der Stadt Luzern von J. P. Segesser aus dem Jahre 1849. Masstab 1:10 000

DK 711.4(494.27)

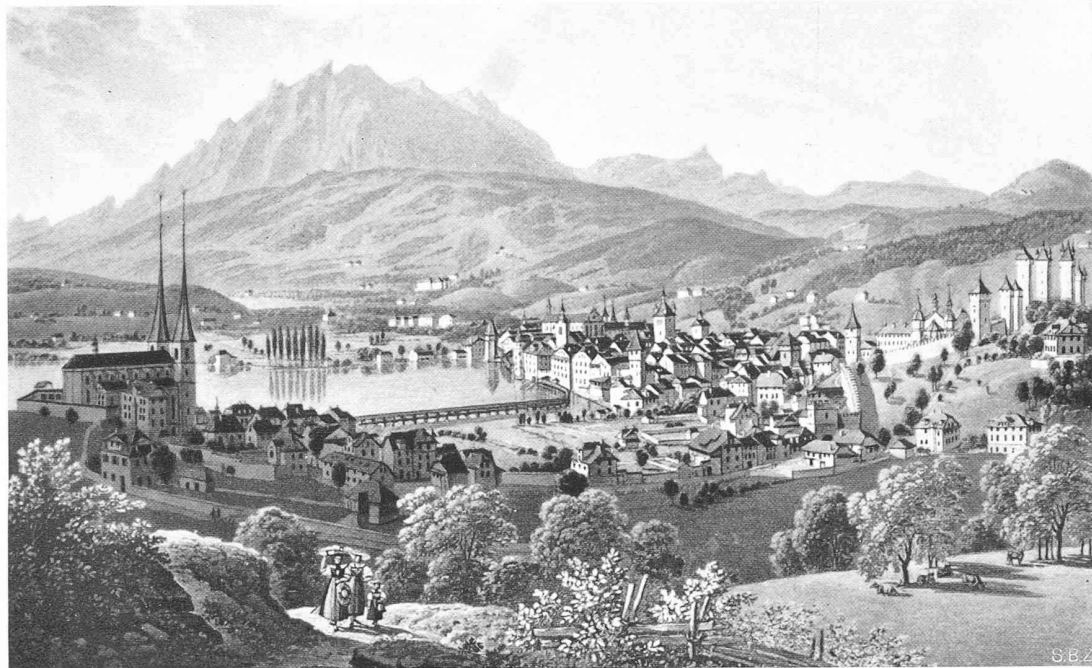


Bild 2. Ansicht der Stadt Luzern von Norden (Lory père, um 1830)

aristokratische Regiment wurde gestürzt. Doch erst nach den leidenschaftlichen und blutigen Auseinandersetzungen der Freischarenzüge und des Sonderbundskrieges trat Ruhe ein. Aeusserlich bot Luzern bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts das Bild einer beschaulichen Kleinstadt; seine Einwohnerzahl betrug zu Beginn des letzten Jahrhunderts rd. 5000 und stieg bis zur Jahrhundertmitte auf etwa 10000 an. Ueber das damalige Aussehen der Stadt und der nächsten Umgebung geben uns vorab der Schuhmacher'sche Plan vom Jahre 1792 und eine Reihe von ansprechenden Darstellungen der 30er und 40er Jahre Auskunft (Bilder 1 und 2).

Das 19. Jahrhundert

Nachdem die politischen Erschütterungen überwunden waren, beginnen neue geistige Strömungen den Boden aufzulockern für eine wirtschaftliche Neuorientierung unseres Landes. Mit dem Aufkommen der Schweizerreisen tritt auch Luzern in eine neue, entscheidende Phase seiner Entwicklung. Die beschauliche Kleinstadt wird zu einem der beliebtesten *Fremdenplätze*, einem internationalen Treffpunkt der vornehmen Welt. Dies bedeutete neue Aufgaben auf baulichem Gebiet. Neben komfortablen Neubauten fehlten auch geräumige Promenaden. Mit der Erstellung des stattlichen Schweizerhofquai musste schrittweise die ehrwürdige Hofbrücke weichen, die im Verein mit der Kapellbrücke eine bei jedem Wetter benutzbare Fussgängerpromenade mit einer einzig dastehenden Aussicht darstellte. Die wirtschaftliche Belebung hatte ein *rasches Wachstum* der Stadt zur Folge. In den 40er und 50er Jahren fällt der malerische Mauergürtel mit seinen zahlreichen Toren und Türmen, wie leider an so vielen Orten, einem falschen Fortschrittsgefühl und vermeintlichen Verkehrsbedürfnis zum Opfer (Bild 4).

Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt beschleunigt sich der Aufschwung; rasch finden die *neuen Verkehrsmittel* Eingang: 1836 wird der Vierwaldstättersee vom ersten Dampfschiff befahren, 1856 führt die Eisenbahn bis vor die Tore Luzerns, nach Emmenbrücke; nachdem schwierige und zeitraubende Tunnelbauten vollendet sind, wird Luzern 1860 mit der Ost- und Westschweiz verbunden.

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. Dieser erhielt aber erst durch die 1869/70 errichtete *erste Seebrücke*, welche 1935/36 einem stattlichen Neubau Platz machte, die notwendige Verbindung mit dem rechten Ufer. Bis dahin ging aller Fahrverkehr über die alte, hölzerne Reussbrücke, die erst im Jahre 1878 durch eine eiserne Brücke ersetzt wurde. Mit dem im Jahre 1896 erfolgten Anschluss an die Gotthardbahn genügte diese Anlage nicht mehr. Der neue Bahnhof wurde daher seewärts verschoben,

abgedreht und die Einführung in weit ausholende Schleifen verlegt.

Mehr und mehr erweitert sich die Stadt nach Süden und Südwesten, lauschige Gärten und blumige Matten werden zum Gegenstand der Bauspekulation. Ein fader *Reissbrett-Schematismus*, gepaart mit einem hemmungslosen Spekulationsgeist, feiert Triumphe. Die Früchte sind protzige Fassaden, reizlose Strassenbilder und sonnen- und luftarme Höfe. Eine organische Angliederung an den Stadtkern fehlt. Die natürlichen Grenzen der Stadt werden verwischt, jahrhundertlang herrschende Dominanten verlieren ihre Wirkung ange-

sichts dieses übersteigerten Masstabes. Noch hat die Bebauung der Hänge und Terrassen der umliegenden Hügel nur schwach eingesetzt, mit Ausnahme der vordern *Musegg*. Die Wirkung dieser einzigartigen Stadtkrone wird dadurch aufs empfindlichste geschädigt. Dieser Fehler ist nicht wieder gut zu machen. Wenn irgendwo die Freihaltung eines Hanges geboten scheint, so wäre es an dieser empfindlichen Stelle.

Beginnende Selbstbesinnung

Der erste Weltkrieg bringt das Bauen auf längere Zeit zum Stillstand; um so stärker setzt es in der Nachkriegszeit wieder ein. Die meisten Bebauungen der Nachkriegsjahre stehen im Zeichen der grösstmöglichen Ausnutzung. In vielen Fällen wird das richtungslose Durcheinander der verschiedensten Hausformen und Grössen noch verstärkt durch schreiende farbliche Kontraste. Derartige Erscheinungen sind nicht vereinzelt. Andere Städte zeigen ähnliche Verhältnisse. Gewiss hat es an Einsichtigen nicht gefehlt, die rechtzeitig zum Aufsehen mahnten. Schon vor 30 Jahren machte die junge, stosskräftige Bewegung des «Heimatschutz» die Erhaltung unserer Stadtbilder und die Bekämpfung hässlicher Auswüchse zu einem ihrer Hauptziele. Sie lenkte auch die Aufmerksamkeit der Behörden auf die drohenden Gefahren. Schon in den Jahren 1903/10 wurden für einzelne Quartiere Vorschriften aufgestellt, welche die Bauabstände und Bauhöhen regeln sollten, leider nicht mit dem erhofften Erfolg. 1913 erhält Luzern ein neues Baugesetz an Stelle desjenigen von 1864. In den Jahren 1918 und 1928 werden zwei grosse Wettbewerbe, der erste zur Gewinnung von Vorschlägen über die Gestaltung der Seeufer, der zweite für einen neuen Gesamt-Stadtbauplan, durchgeführt.

Die städtebaulichen Aufgaben der Gegenwart

Den Niederschlag dieser wertvollen Plankonkurrenz bildet der von Arch. *Armin Meili* und Stadting. *H. von Moos* in den Jahren 1929/30 ausgearbeitete und durch Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern vom 6. Juli 1932 und des Regierungsrates des Kantons Luzern vom 29. Juni 1933 rechtskräftig erklärte *Stadtbauplan*.

Nach sorgfältigen Studien wurde ein *Verkehrsplan* aufgestellt. Für den grossen Verkehr hat man in der Hauptsache die von der Natur bestimmten, schon seit Jahrhunderten benutzten Verkehrswege beibehalten; dabei wurde die Altstadt grundsätzlich vom Durchgangsverkehr befreit. Teile der seinerzeit eingeschütteten Stadtgräben, die Quai-promenaden aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts und die durch das Eindecken des Krienbaches verbreiterte Obergrundstrasse erwiesen sich als sehr leistungsfähig. Der Lösung harrt aber noch die Führung einer Durchgangsstrasse Nord-Süd durch Luzern und die benachbarten Gemeinden.

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 unmittelbare Nähe der Stadt vordringenden zusammenhängenden Waldgebiete, hauptsächlich der Gemeinden Kriens und Meggen. Damit wird der geringe städtische Waldbestand mehr als ausgeglichen. Bei der besondern Struktur der Stadt Luzern als stille, beschauliche Wohnstadt und zugleich als Stätte frohbewegten Fremdenverkehrs haben die öffentlichen Grünflächen eine andere Aufgabe zu erfüllen als in



Bild 3. Münzgasse, heute

einer dichtbesiedelten 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 der Quais gelten müssen und einer natürlichen Ueberleitung in die freie Landschaft, unter sorgfältiger Schonung der vorhandenen Wald- und Parkbestände, sowie der Schaffung von *Aussichtspunkten*. Von der Einwohnergemeinde sind für diese Zwecke beträchtliche Landkäufe getätigt worden.

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 bestimmt worden.

Im Rahmen des vorerwähnten Stadtbauplanes vom Jahre 1933 und des städtischen Baugesetzes, das noch heute als gut bezeichnet werden darf, aber in wesentlichen Punkten durch eine *Partialrevision* der Neuzeit angepasst werden soll, wurde, insbesondere gestützt auf Art. 9, eine Anzahl wichtiger *Detailpläne* aufgestellt. Diese dienen hauptsächlich dem Anschluss neuer Baugebiete, der Erfüllung der Anforderungen des Verkehrs und der Sicherung schöner Ufer- und Hangpartien. Die Reserve an Bauland ist nahezu erschöpft. Die Erschliessung weiterer Gebiete macht angesichts der Beschaffenheit des Geländes und der hohen Kosten und in Anbetracht

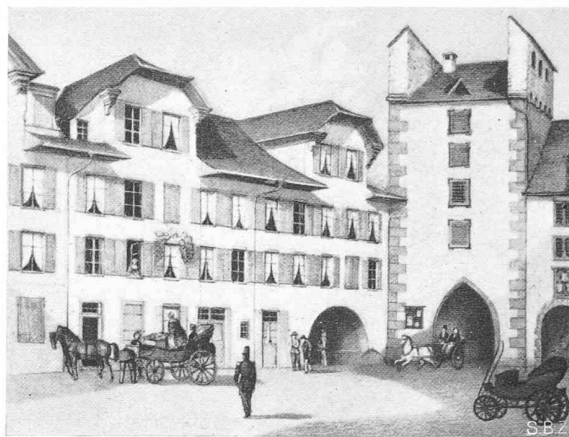


Bild 4. Hotel Engel und Baslertor, abgebrochen 1850

der geringen Ausdehnung der Stadt erhebliche Schwierigkeiten. An vielen Orten ist die Stadtgrenze bereits erreicht.

Auf Grund von Art. 4 des städtischen Baugesetzes ist der Stadtrat ermächtigt, für bestimmte abgegrenzte und in sich abgeschlossene Gebiete besondere *Bauvorschriften* aufzustellen. Dank der Einsicht der beteiligten Grundeigentümer und 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 (Holzbau oder Steinbau), durch Beschränkung, oder gänzlich Verbot störender Dachaufbauten, nötigenfalls Bestimmung der Anstriche, dem oft 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.

Die letzten Jahre zeigen bereits *erfreuliche Ansätze* zu einer Beruhigung des Stadtbildes. Auf genossenschaftlicher Basis sind einige recht glückliche Bebauungen entstanden, oder es ist, wo nicht freiwillige Uebereinkunft am Werke war, unter behördlichem Zwang 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 Wohnquartiere nicht den Vergleich mit klassischen Bergkrönungen, 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 an geeigneten Stellen durch Kirchen, Schulen, Spitäler und andere öffentliche Bauten. Nur so kann verhindert werden, dass unsere ehemals so reizvollen und wohlgegliederten Städte, die bei aller Geschlossen-

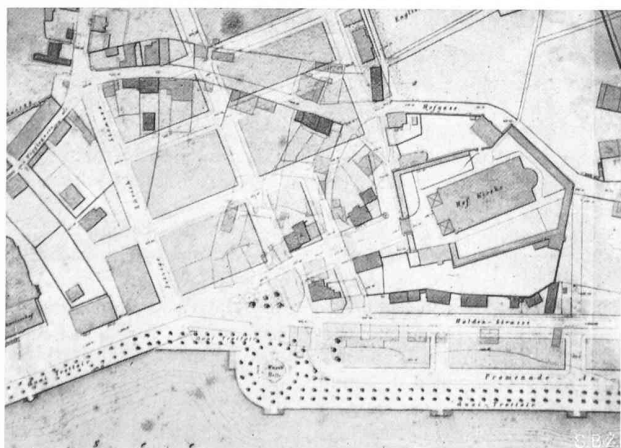


Bild 5. Der erste Bebauungsplan über das Hofquartier, 1865



Bild 6. Altes Hotel Schweizerhof, erbaut von Melchior Berry, 1845

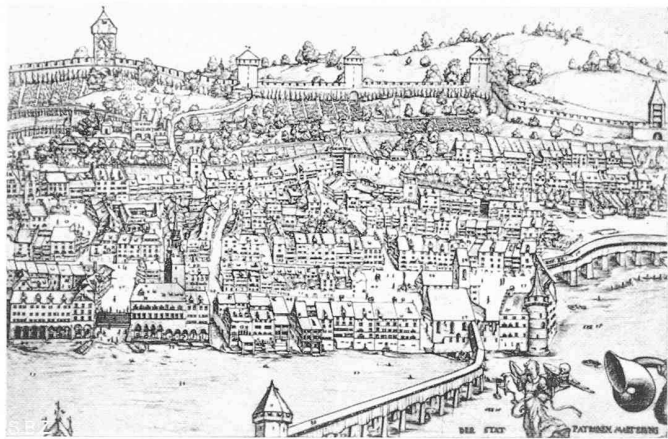


Bild 7. Ausschnitt aus dem Plan des Martinus Martini, 1597

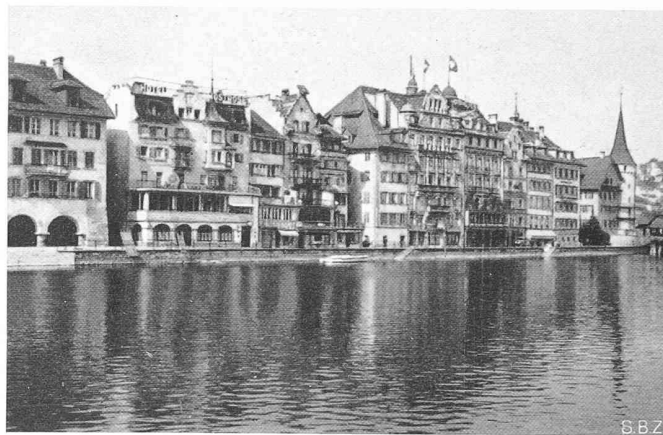


Bild 8. Der heutige Rathausquai

senheit von einer packenden Mannigfaltigkeit waren, zu gleichförmigen, ungegliederten Massen anschwellen und entarten.

Planung von Luzern und den Nachbargemeinden

Die Stadt Luzern bildet mit den Nachbargemeinden Horw, Kriens, Littau, Emmen, Ebikon, Adligenswil und Meggen nicht nur eine topographische, sondern mehr und mehr auch eine wirtschaftliche Einheit, trotz verschiedenartiger Struktur und einem ausgeprägten Eigenleben der einzelnen Gemeinden. Das Gebiet umfasst 7361 ha und besass im Jahre 1945 rund 86000 Einwohner. Bisher hat nur die Stadt Luzern eine systematische Stadtplanung betrieben, in den Nachbargemeinden fehlen die dafür nötigen Ämter. Sie sind bisher ihre eigenen

Wege gegangen. An den Berührungspunkten stossen deshalb die verschiedenartigen Interessengebiete oft hart aufeinander. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen immer deutlicher und eindringlicher, dass eine zweckmässige Planung der baulichen Entwicklung dieses natürlichen Raumes nur bei einer *Zusammenarbeit aller Beteiligten* möglich ist. Im Jahre 1946 haben die acht Gemeinden daher beschlossen, eine gemeinsame Planung durchzuführen. Es ist dies das erste derartige Beispiel der Verständigung einer schweizerischen Stadt mit ihren Nachbargemeinden. Die Planungsarbeit dürfte etwa 1½ Jahre beanspruchen. Es wurde nicht der Weg eines Wettbewerbes eingeschlagen, sondern der der Bearbeitung durch Arbeitsgemeinschaften. Dies hat den Vorteil eines innigen

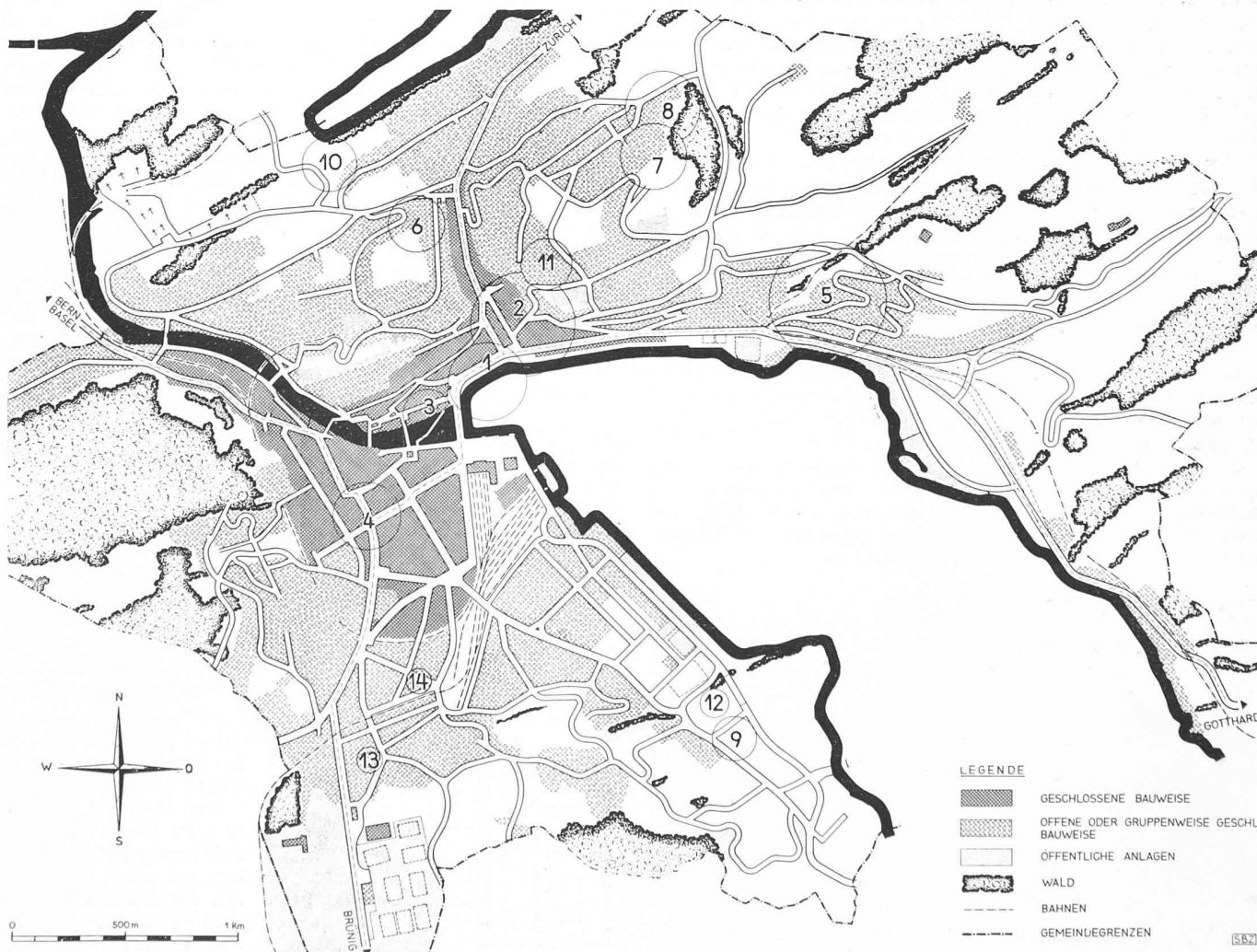
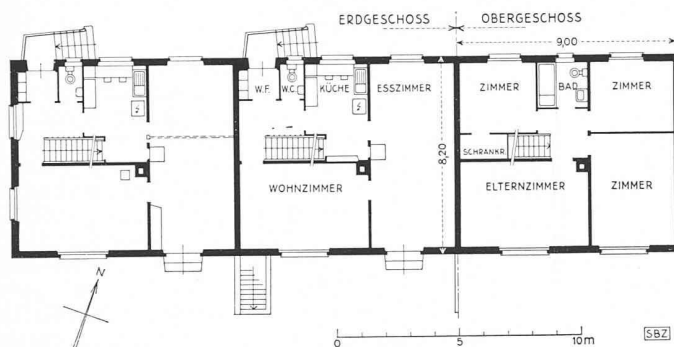


Bild 9. Uebersichtsplan der Stadtgemeinde Luzern mit den Hauptverkehrslinien (gestrichelt), Bauzonen und öffentlichen Anlagen. 1:30 000
1 Schweizerhofquai, 2 Hofquartier, 3 Rathausquai, 4 Pilatusplatz, 5 Bellerivequartier, 6 Friedberghöhe, 7 Landschaft-Terrasse, 8 Gartenheim, 9 Imfang, 10 Hinter-Gopplimoos, 11 Felsberg, 12 Schulpavillon Richard Wagnerweg, 13 Schulpavillon Eichmattstrasse, 14 Tramdepot.



Bilder 10 und 11 Siedlung Friedberghöhe, Nr. 6 in Bild 9. Architekten SCHÜTZ u. WINKLER, Zürich, u. G. REINHARD, Luzern

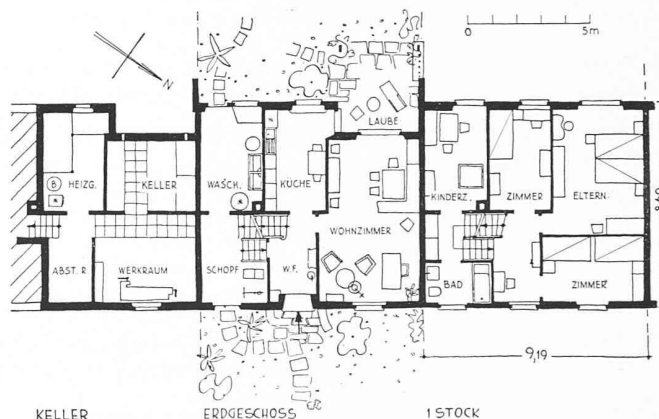
Kontaktes zwischen Auftraggeber und Planer und einer ständigen Einflussnahme auf deren Arbeit. Die Gemeinden haben zusammen dafür einen Kredit von 95 000 Fr. bewilligt. Bauliche Sanierung von Hotels und Kurortplanung

Die sogenannte Aktion Meili hat neben einer Reihe anderer Kurorte und Fremdenplätze auch Luzern behandelt. Die Ergebnisse sind im Schlussbericht vom Dezember 1945 zusammengefasst. Die Vorschläge gehen sehr weit und können selbst bei etappenweiser Durchführung erst nach Jahren verwirklicht werden. Einiges davon dürfte der hohen Kosten wegen kaum durchführbar sein, wie z. B. die Verlegung von Eisenbahnlinien in Tunnels.

Eine Reihe von Hotels sind inzwischen saniert worden. Die hierfür aufgewendeten öffentlichen Subventionen betrugen: Bund 409 943 Fr., Kanton 117 431 Fr., Stadt 117 431 Fr., total 644 805 Fr.

Altstadtfragen

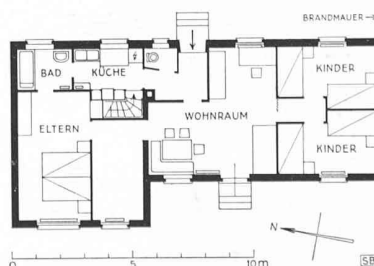
Luzern hat vor 80 und 100 Jahren seiner Altstadt leider zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Die Befestigung des linken Ufers ist fast gänzlich zerstört, die Wirkung der Museggmauer durch Bebauung der angrenzenden Liegenschaften stark beeinträchtigt worden. Eine Reihe von be-



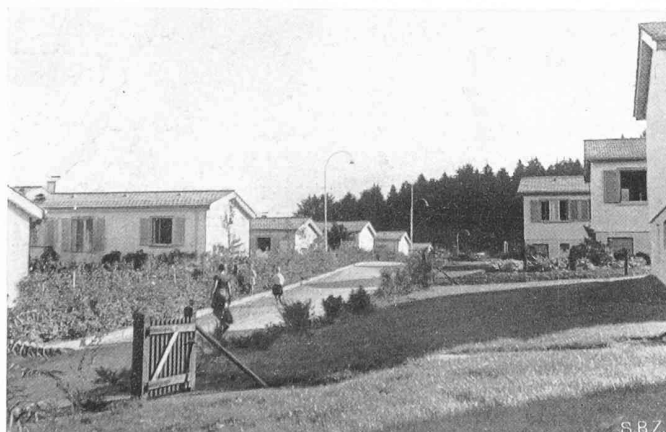
Bilder 12 u. 13. Siedlung Landschau, Nr. 7 in Bild 9 (G. REINHARD)

merkenswerten Bauten im Stadttinnern wurde abgebrochen oder stark verändert. Die Bildung eines Geschäftszentrums änderte den Charakter dieses Stadtteils von Grund auf. Erst in den letzten Jahren hat man die Behandlung dieser Aufgaben aufgegriffen und beträchtliche Mittel für die Sanierung und Pflege unserer Altstadt verwendet. Neben dem Durchbruch der Dreilindenstrasse, die das Quartier im Hof von ganz neuen Aspekten erscheinen lässt, und der Umgestaltung der Anlage beim Löwendenkmal ist vor allem zu nennen die Aktion zur Verschönerung von Alt-Luzern. Mit einem Kostenbetrag von rd. 240 000 Fr., wovon rd. 90 000 Fr. in Form von Subventionen durch Gemeinde, Kanton und Bund übernommen wurden, sind in den Jahren 1938/40 die Fassaden von 25 Häusern am Mühlenplatz, in den anstossenden Gassen und vor der Hofkirche renoviert worden.

Auch ist man sehr um den Schutz und Unterhalt der um 1400 entstandenen Museggmauern und ihrer Türme bemüht. Den Schirmertorturm hat Kunstmaler Schobinger im Jahre 1939 bemalt, und an verschiedenen Stadttoren wurden Nachbildungen früherer Stadtwappen angebracht. Die Bilder unserer gedeckten Holzbrücken, der Kapellbrücke, die 1333 erbaut und anfangs des 17. Jahrhunderts durch die Familie Wägmann ausgemalt wurde, sowie der Spreuerbrücke, die 1408 nachgewiesen und mit dem Totentanz des Kaspar Meglinger von 1626/35 geschmückt ist, erfahren die ihnen gebührende Pflege. Die Aufwendungen der Stadt für Konservierung und fachmännische Restaurierung betrugen 1913/25 33 000 Fr., 1940/47 10 000 Fr.



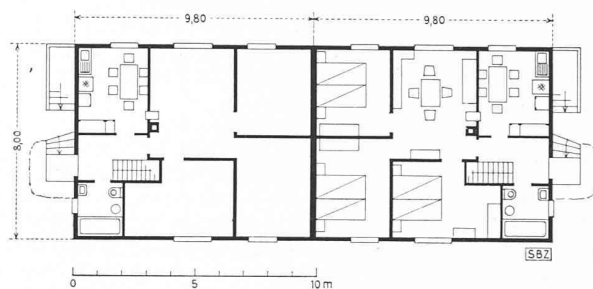
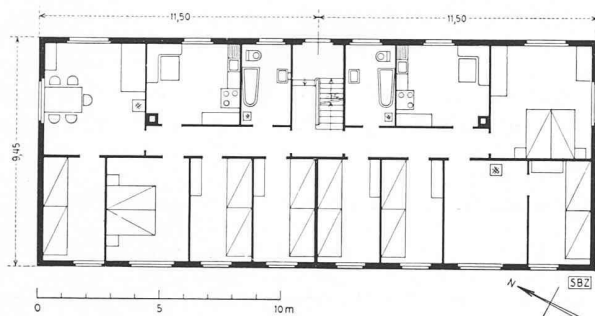
Alle Grundrisse Masstab 1:300



Bilder 14 und 15. Siedlung Gartenheim, Nr. 8 in Bild 9. Arch. AUF DER MAUER, Luzern

Die öffentliche und private Bautätigkeit

Am Ausgang des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden vor allem die grossen Hotelunternehmungen. Von der öffentlichen Hand wurden u. a. erstellt: Strandbad Lido (1928, Berger), Kunst- und Kongress-



Bilder 16 und 17. Holzhaus-Siedlung Hinter-Gopplismoos, Nr. 10 in Bild 9 (STÄDT. HOCHBAUAMT, ebenso Siedl. Imfang)

Bilder 18 und 19. Holzhaus-Siedlung Imfang, Nr. 9 in Bild 9

haus (1932, Meili), Neue Kaserne (1933, Meili), Sportplätze (1934, städtisches Tiefbauamt), Seebrücke (1936, Scherer), Strassenbauten (städtisches Tiefbauamt), Festhalle (1939, Dick), Kantonsspital (Erweiterungen 1939/43, Kantonales Hochbauamt), Friedhof-Erweiterung (1922, Ammann, 1947, städtisches Hoch- und Tiefbauamt), Amtsstatthalteramt (1947, Boyer, Raeber), Telephonegebäude (1948, Direktion der Eidg. Bauten), Zentralbibliothek (1948, Dreyer).

Luzern ist verhältnismässig reich an neuern kirchlichen Bauten: St. Paulskirche (1910/12, Curjel & Moser), Krematorium (1926, A. Fröhlich), St. Karlikirche (1932, Metzger), St. Josefskirche (1941, Dreyer).

An Geschäftshäusern sind zu nennen: Burgertor (1931, Meili), Werchlaube (1932, Berger), Rösslihof (1947/48, Bürgin). Von industriellen Bauten seien erwähnt: Gewerbegebäude (1933, Mossdorf), Kühlhaus und Butterzentrale (1943/47, Ribary), PTT-Bauten Tribtschen (1943, Auf der Maur, Boyer und Schaad), Tramwagenhalle (1947, Mossdorf).

Förderung des Wohnungsbaues

In den letzten hundert Jahren nahm die Bevölkerung um das sechsfache zu, heute ist das 60. Tausend bereits überschritten. Einem jährlichen Bevölkerungszuwachs von rd. 800 Seelen entspricht ein Neubedarf von 270 Wohnungen. Der normale Leerwohnungsstand beträgt 1,5 bis 2% oder 200 bis 230 Wohnungen. Er ist heute gleich 0. Zurzeit besteht ein Nachholbedarf von rund 800 Wohnungen.

Vom Jahre 1943 bis 1948 hat der Stadtrat für die Förderung der Wohnbautätigkeit Kredite im Gesamtbetrag von 5,4 Mio Fr. bewilligt. Bis heute sind zugesichert und z. T. ausbezahlt rd. 4,5 Mio Fr. Mit Hilfe der

öffentlichen Hand wurden seit dem Jahre 1943 bis heute 339 Mehr- und Einfamilienhäuser mit 1195 Wohnungen erstellt.

Als weitere Leistungen der Einwohnergemeinde sind zu nennen: Erteilung von Baurechten, zum Teil zinslos, Uebernahme von Bürgschaften auf 2. Hypotheken, Milderung der baugesetzlichen Vorschriften, Wettbewerb 1942 für Bebauungsvorschläge und billige Wohnhaustypen.

Ueber die neuen Wohnkolonien orientiert folgende Zusammenstellung:

1934/36: Baugenossenschaft «Geissmatt» Luzern, Spitalstrasse, sogenannte Laubenganghäuser, 4 Hausgruppen mit je 18 Drei- und 6 Zweizimmerwohnungen, Massivbauten (C. Mossdorf).

1943/44: Eigenheim Baugenossenschaft Luzern, Friedberghöhe, freistehende Einzelhäuser und Reiheneinzelhäuser, 4-, 5- und 6-Zimmer, Massivbauten (Schütz und Winkler, Zürich und G. Reinhard, Luzern, Bilder 10 und 11).

1943/44: Eigenheim Baugenossenschaft Luzern, Landschau-Terrasse, 15 Reihen-Einfamilienhäuser, 5-Zimmer, Massivbauten (G. Reinhard, Bilder 12 und 13).

1945/47: Baugenossenschaft «Gartenheim» Luzern, Ruflisberg, 55 Einfamilienhäuser, einstöckig, 5-Zimmer, Massivbauten (H. Auf der Maur, Bilder 14 und 15).

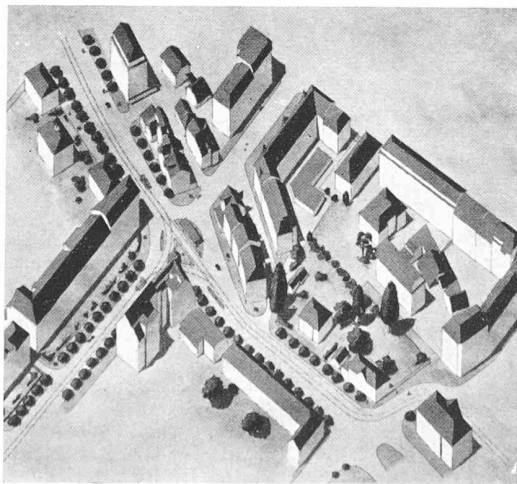


Bild 20. Pilatusplatz (Nr. 4 in Bild 9) aus Nordost, heutiger Zustand

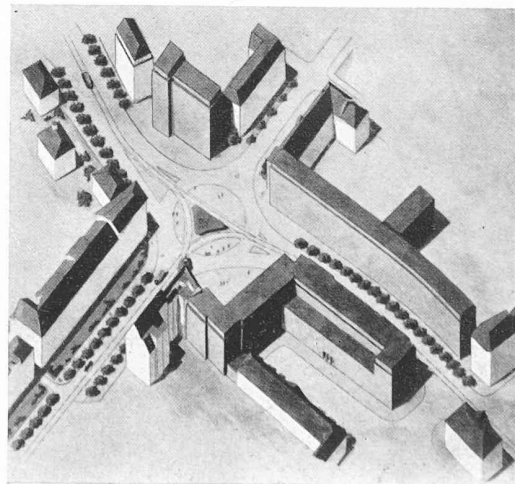


Bild 21. Umgestaltungsvorschlag 1941 des städtischen Hochbauamtes

Clichés VSS

