

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103 (1985)
Heft: 24: Der Neubau des Hauptbahnhofs Luzern

Artikel: Vertragswerke mit Landeigentümern und Baupartnern
Autor: Felber, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75817>

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: 14.05.2025

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

Orientierung der Öffentlichkeit kann das Verständnis für die in Kauf zu nehmenden Immissionen gefördert werden.

- Die besonderen Eigenheiten der verschiedenen Partner (öffentliche Körperschaften/private Investoren usw.) sind mitzuberücksichtigen. So können die Entscheidungsabläufe (Genehmigungen, Kreditbereitstellungen, Abschluss von Verträgen usw.) sehr unterschiedlich sein und entsprechend muss auch der Zeitbedarf berücksichtigt werden.
- Besondere Aufmerksamkeit ist der Koordination der unterschiedlichen

«Bearbeitungsstände» der Projekte der einzelnen Partner zu schenken. So kann z. B. durch den wenig fortgeschrittenen Stand der Projektierung und das Offenhalten verschiedenster Varianten des einen Partners die Detailprojektierung eines angrenzenden und abhängigen Projektes stark behindert werden.

Schlussfolgerungen

Die Aufgabe einer Gesamtprojektleitung für ein derartiges Bauvorhaben ist anspruchsvoll, aber auch dankbar. Der Nutzen kann sehr schlecht mit Zahlen beziffert werden. In den unterschied-

lichsten Lagen hat es sich jedoch gezeigt, wie folgenschwere, kaum überblickbare Problemstellungen gezielt angegangen und gelöst werden können. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Gesamtprojektleitung profunde Koordinations- und Managementenerfahrung mitbringt.

Adressen der Verfasser: R. Straub, Ing. SIA, Stadtbaumeister, Gesamtprojektleiter, Hirschengraben 17, 6003 Luzern, und A. Brunnschweiler, dipl. Arch. ETH/SIA, in Fa. Brandenberger + Ruosch AG, Managementberater, Rotbuchstrasse 34, 8037 Zürich.

Vertragswerke mit Landeigentümern und Baupartnern

Von Richard Felber, Luzern

Die Ausbauabsichten vor dem Bahnhofbrand

Die kantonale Brandversicherung bezahlte den SBB den Betrag von rund 6 Mio. Fr. als Entschädigung für den Schaden aus dem Brand des Westflügels vom 5. Februar 1971. Damit hätten die abgebrannten Bauteile teilweise wieder aufgebaut werden können. Es ging aber um mehr. Schon lange Zeit vor dem Bahnhofbrand war die PTT fest entschlossen, ein neues Postbetriebsgebäude auf der Ostseite des Bahnhofes zu bauen. Auch die SBB hegten jahrelang schon Pläne zur Erweiterung ihrer Gleisanlagen, u.a. im Tribschengebiet. Von Anfang an richtete sich die Land-erwerbspolitik nach diesen Bauvorstellungen aus, nämlich:

Land im Tribschengebiet

- Bereits im Jahre 1915 kauften die SBB ein rund 42 000 m² grosses Grundstück im Tribschengebiet. Später, 1929/30, kamen weitere Erwerbungen dazu, so dass den SBB Ende 1930 58 546 m² Land im Tribschengebiet gehören.
- Indess verkauften die SBB 1945 der Stadt Luzern 23 247 m² Land, welches heute einen Teil des Werkhofareals bildet.
- Die verbleibende Landkonfiguration entsprach aber nicht den Gleisbauplänen. Es geschah dann lange Zeit nichts mehr. Erst Anfang der 60er

Jahre begann man in kleinen Schritten das eigene Land durch Tauschoperationen in die Zone der projektierten Gleisanlagen zu bringen. Diese neue Anlage hätte sich zwischen dem Alpenquai und einer neu projektierten Landenbergstrasse in südlicher Richtung quer zu den bestehenden Gleisen hingezogen. Infolge der Änderung des Zonenplanes durch die Stadt Luzern musste das alte Konzept aufgegeben und die projektierte Gleisanlage, statt quer zu den bestehenden Anlagen, parallel von der Langensandbrücke her, entlang der Güterstrasse in Richtung See angelegt werden.

- In den darauffolgenden Jahren gelang es, den ganzen Landkomplex durch Tausch vom Tribschengebiet nach der «Rösslimatte» (Industriestrasse) und so in den Bereich der neuen Gleisanlagen zu bringen. Dazu kamen noch ein Kauf (das ehemalige PISTOR-Gebäude mit dem dazugehörigen Umschwung) und ein Expropriationsverfahren (1750 m²) für den Erwerb von 2 Grundstücken, die dem gleichen Eigentümer gehörten und mit dem man übereinkam, dass die Stadt Luzern, die für den «Südzubringer» vor allem am grösseren Grundstück (5400 m²) interessiert war, als Expropriant nach kantonalem Recht auftrat. Diese Expropriation ist zwar mit einem Entscheid zu Ende geführt worden. Die Übergabe des von den SBB begehrten Grundstückes konnte dann aber nicht stattfinden, weil über eine poli-

tisch begründete Intervention der Regierungsrat eine Grundbuchsperrung verfügte und den Stadtrat am Vollzug des Entscheides hinderte. So blieb den SBB nichts anderes übrig, als die Sache selber in die Hand zu nehmen und ein neues eigenes Verfahren nach Bundesrecht einzuleiten, das dann mit einem Vergleich schon bald sein Ende fand.

Heute sind die SBB Eigentümer eines zusammenhängenden Landkomplexes in der Grösse von gegen 40 000 m², gelegen zwischen der Güterstrasse und dem projektierten Südzubringer, der sich von der Langensandbrücke bis zum Alpenquai am See erstreckt.

Land im Bahnhofgebiet

Im näheren Bahnhofgebiet lagen der sogenannte Merkurblock (mit 16 Eigentümern) und das «Curti»-Areal im Interessenbereich der PTT und der SBB. Der Merkurblock mit den vielen Eigentümern und Grundstücken von je etwa 100 m² Flächeninhalt konnte nicht anders als über eine Enteignung erworben werden, die sogar das Bundesgericht ausgiebig beschäftigte. Beim Erwerb des «Curti»-Areal traten SBB und PTT gemeinsam als Käufer auf. Nachdem ein von einer partnerschaftlich zusammengestellten neutralen Arbeitsgruppe erstellter Schätzungsbericht vorlag, wurde eine Einigung über den Kaufpreis möglich.

Schliesslich mussten auch die den Merkurblock erschliessenden öffentlichen Strassen in die Überbauung einbezogen werden. Dieses Strassenareal gehört heute immer noch der Stadt Luzern, das Enteignungsverfahren läuft schon über Jahre, die Besitzergreifung ist im Einvernehmen mit der Stadt bereits erfolgt und es besteht die Hoffnung, dass nun nach etlichen Interventionen bei

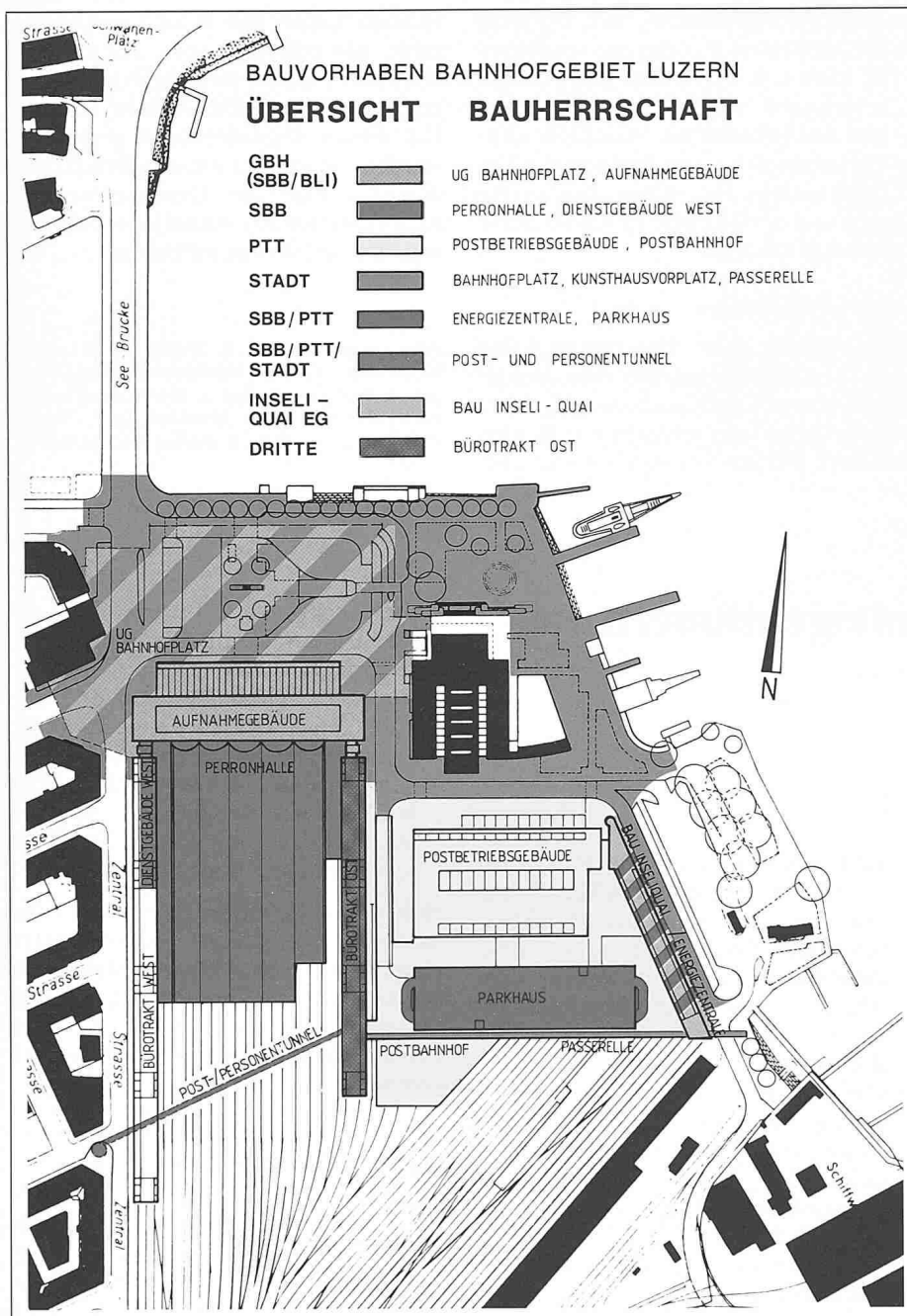


Bild 1. Übersicht Bauherrschaft im Bahnhofgebiet

der für die Verzögerung verantwortlichen Schätzungskommission der erstinstanzliche Entscheid den Parteien bald eröffnet und zugestellt wird.

Landumverteilung für die Neubauten

Das Landpaket war nun beieinander, aber sein Inhalt bedurfte der Neuverteilung auf PTT und SBB. Das vollzog sich fast in familiärem Rahmen. Vater Bund ist der Eigentümer beider Regiebetriebe, denen keine eigene Rechtspersönlichkeit im strikten Sinne dieses Begriffes zukommt. Der Landausscheidungs- und zuteilungs-Vertrag zwischen SBB und PTT trägt den Titel «Verwaltungsrechtliche Vereinbarung», die der öf-

fentlichen Beurkundung nicht bedarf, weil im Grundbuch als Eigentümer die Eidgenossenschaft auftritt und nur ein Vermerk darauf hinweist, welcher Regiebetrieb es nutzt und verwaltet. Dem Inhalt und der Formulierung der Verwaltungsrechtlichen Vereinbarung kommt die gleiche Sorgfalt zuteil wie einem öffentlich-rechtlich zu beurkundenden Kauf- und Tauschvertrag. Mit dieser Vereinbarung werden die internen Entscheidungsbefugnisse der SBB- und PTT-Instanzen gewahrt – wie gegenüber einem Dritten –, es werden in ihr die Rechte und Pflichten der beiden Vertragspartner geregelt und die Höhe der Zahlungen, die der eine dem anderen zu leisten hat, festgelegt.

Auf Grund dieses Vertragswerkes nutzen SBB und PTT bestimmte Gelände-

teile gemeinsam wie Miteigentümer. Andere Landpartien sind entweder den SBB oder der PTT zur Alleinnutzung zugeteilt, für die jeder für sich alle Funktionen des Eigentümers übernimmt. «Miteigentum» besteht beim Parkhaus, bei der Energiezentrale und beim Baurechtsareal, auf dem das Wohn- und Geschäftshaus «Inseliquai» von privaten Unternehmern gebaut worden ist. Die PTT ist «Alleineigentümer» des Postbetriebsgebäudes und die SBB «Alleineigentümer» des Areals im engeren Bahnhofbereich.

Bauverträge SBB/PTT

SBB und PTT schlossen miteinander Vereinbarungen ab über den Bau des Parkhauses und der Energiezentrale. Beide Bauwerke dienen direkt beiden Regiebetrieben zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse (einschl. Personal). Darüber hinaus aber stehen im Parkhaus fast 300 Plätze der Öffentlichkeit und weitere 77 Plätze den Personen im Wohn- und Geschäftshaus Inseliquai zur Verfügung. Geregelt sind in diesen beiden Vereinbarungen im Prinzip alle jene Voraussetzungen, ohne die kein Bauwerk zum Entstehen gebracht werden kann, wie z. B. die Bezeichnung des verantwortlichen Bauherrn, die Finanzierung, das Betriebskonzept, die Eigentumssituation, kurz und gut, sie enthalten die Aufzählung der gegenseitigen Rechte und Pflichten.

Der Baurechtsvertrag der SBB/PTT mit der Einfachen Gesellschaft Inseliquai

Ein mit Anhang 27 Seiten umfassendes Vertragswerk! Im August 1981 schlossen die SBB und PTT als gemeinsame Eigentümer des Bodens mit vier Luzerner Bau- und Investitionsfirmen, die ihrerseits eine Einfache Gesellschaft bilden, einen auf 80 Jahre befristeten Baurechtsvertrag ab. Die Baurechtsfläche umfasst 2001,3 m². In den beiden Untergeschossen haben die Baurechtsgeber ihre Energiezentrale errichtet, der Bau der Parterre- und darüberliegenden Räumlichkeiten, also des Wohn- und Geschäftshauses «Inseliquai», war Sache der Einfachen Gesellschaft Inseliquai. Der Baurechtszins ist z.T. mit dem Hypothekarzinsfuß und zum anderen Teil mit dem Landesindex der Konsumentenpreise verknüpft. Alle fünf Jahre findet eine Anpassung des Baurechtszinses proportional zur Veränderung der beiden genannten Kostenelemente statt. Das Problem der Pflichtparkplätze wurde so geregelt, dass die Baurechtsnehmer sich in das

unmittelbar benachbarte Parkhaus der SBB/PTT mit 77 Pflichtparkplätzen einkaufen mussten. Ferner enthält der Vertrag eine Energieabgabe (aus der Energiezentrale) und eine Energiebezugsverpflichtung.

Der Baurechtsvertrag enthält auch die Verpflichtung, das Mehrzweckgebäude in Stockwerkeigentum aufzuteilen, was inzwischen geschehen ist. Die Wohnungen sind verkauft, das Restaurant ist verkauft, Radio DRS hat gekauft, und sogar die PTT und die SBB haben gekauft und hier Büros für ihre Verwaltung eingerichtet. Statt dass die Stockwerkeigentümer anteilmässig auch Eigentümer am Grundstück werden, sind sie nun anteilmässig am Baurechtsgrundstück beteiligt. Das hat zur Folge, dass sie das Grundstück nicht über den Kaufpreis – mit einer entsprechend höheren Hypothek – mitfinanzieren mussten, dafür zahlen sie aber einen jährlichen Baurechtszins. Von der rechtlichen Konstruktion heisst das: Stockwerkeigentum auf Baurechtsbasis (Bild 1).

Verträge mit der Stadt Luzern

Die SBB haben mit der Stadt Luzern vier Verträge abgeschlossen, nämlich:

- Einen Vertrag über den Bau und den Unterhalt eines Posttunnels und einer Fusswegverbindung von der Habsburgerstrasse zum Inseliquai, in direkter Querung der Gleisanlagen, an welchem Vertrag auch die PTT teilnehmen.
- Einen Baurechtsvertrag für die Erstellung einer unterirdischen Bahnhofhalle, von Zu- und Wegfahrtsrampen für die Tiefgarage Bahnhofplatz und für die Erstellung von Zivilschutzräumen, umfassend eine Fläche von rund 12 360 m². Der Baurechtszins setzt sich zusammen aus einer einmaligen Abgeltung in der Höhe von Fr. 7 Mio. und einem jährlich zu entrichtenden Baurechtszins. Die einmalige Abgeltung wird verrechnet mit dem Baubeitrag der Stadt Luzern. Das Baurecht dauert bis zum 31.12.2081.
- Einen Vertrag über die Ausrichtung eines Baubeitrages der Stadt an die SBB «im Rahmen des Bauvorhabens Bahnhofgebiet Luzern». Der Vertrag enthält eine detaillierte Aufzählung der sogenannten beitragsberechtigten Kosten. Der Baubeitrag der Stadt beträgt Fr. 17 Mio., was 22,90% der beitragsberechtigten Nettokosten ausmacht. Dieser Baubeitrag wird zum Teil (7 Mio.) mit dem einmaligen Baurechtszins gemäss Baurechtsvertrag und einer Regressforderung des Kantons an die Stadt für seine



Bild 2. Ansicht Wohn- und Geschäftshaus Inseliquai (links) und Postbetriebsgebäude

Beitragsleistung verrechnet, so dass als Barauszahlung noch ein Betrag von rund Fr. 6 Mio. zur Verfügung steht.

- Einen Baurechtsvertrag über den Bau einer Zivilschutzanlage unter der Robert-Zünd-Strasse, wofür die SBB der Stadt eine Entschädigung von Fr. 310 000.- zu bezahlen und darüber hinaus die freie Benutzbarkeit der Strasse zu garantieren haben.

Die Regelung mit dem Kanton Luzern

Gemäss «Dekret über Staatsbeiträge an die SBB für den Neubau des Bahnhofes Luzern» des Grossen Rates des Kantons Luzern vom 2.2.82 gewährt der Kanton Luzern den SBB

- an die Vorinvestitionen für den Tiefbahnhof in Luzern einen Staatsbeitrag von 50%, höchstens aber Fr. 849 000.- zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten, sowie
- an den Neubau des Aufnahmegebäudes des Bahnhofs Luzern einen Staatsbeitrag von 50% der beitragsberechtigten Kosten, höchstens aber Fr. 14 424 600.-, zuzüglich allfällige teuerungsbedingte Mehrkosten.

Die im Dekret genannten Gemeinden haben sich am Staatsbeitrag mit total 40% zu beteiligen. Von diesem Gemeindebeitrag hat die Stadt Luzern 81,696% zu übernehmen, welchen Anteil die Stadt Luzern an ihrem Beitrag an die SBB wieder abzieht.

Die Verträge mit der Bahnhof Luzern Immobilien AG (BLI)

Mit der BLI haben die SBB zwei Verträge abgeschlossen, nämlich:

- einen Baurechtsvertrag
- einen Vertrag über die Bildung einer Gemeinsamen Bauherrschaft.

Dazu kommt noch ein «Generalplanervertrag», den die SBB und die BLI einerseits als gemeinsame Bauherrschaft mit der Schweizerischen Elektrizitäts- und Verkehrsgesellschaft Basel (Suisselectra) andererseits, abgeschlossen haben, in welchem der Suisselectra die Ausführung der noch ausstehenden Planungsarbeiten und die Begleitung der Projektverwirklichung übertragen wurden.

Von diesen zwei Verträgen der SBB mit der BLI wird, wenn einmal die Bauten fertiggestellt sind, nur noch der Baurechtsvertrag von Bedeutung sein. Beide Verträge sind von der Schweiz. Treuhandgesellschaft ausgearbeitet worden.

Der Baurechtsvertrag umfasst im wesentlichen den kommerziellen Teil im Untergeschoss sowie den Hochbauteil des neuen Aufnahmegebäudes und endet am 31.12.2081. Zu einem minimalen festen Baurechtszins kommen weitere Zinsleistungen dazu, wenn die im Baurechtsvertrag definierten Voraussetzungen im Geschäftsgang der BLI erfüllt werden (ertragsabhängiger Baurechtszinsanteil).

In den nächsten Jahrzehnten wird sich zeigen, ob der Baurechtsvertrag mit der BLI sich bewährt und sich das ganze Unterfangen sowohl für die BLI als auch für die SBB gelohnt hat. Die gute Lage des Bahnhofs im Zentrum von Luzern, wo die Stränge und Wege des öffentlichen Verkehrs zusammenlaufen, und auch die vom Umweltschutz bewirkte Aufwertung des öffentlichen Verkehrs, lassen gute Ergebnisse erwarten. Andererseits fallen die grossen finanziellen Aufwendungen für die teuren Bauten schwer ins Gewicht, die aber mit der weiterlaufenden Inflation zunehmend an Bedeutung verlieren können.

Adresse des Verfassers: Dr. iur. R. Felber, Chef der Verwaltungsabteilung Kreis II der SBB, 6000 Luzern.