

VOM BAHNTRASSE ZUM FAHRRADWEG

Die Züge gehen, die Blitze bleiben

Einst fuhr die Zentralbahn mitten durch Luzern. Jetzt sind auf dem früheren Bahntrasse Fussgängerinnen und Velofahrer unterwegs. Masten, Fahrleitungen und die Böschung erinnern an die Bahnvergangenheit. **Lukas Kistler, Journalist, Zürich**

An diesem kühlen Vormittag Mitte März ist auf dem neuen Fuss- und Veloweg von Luzern nach Kriens und Horw wenig los: eine Mutter mit ihrem Kind, ein Hund und dessen Halterin, einige Velofahrerinnen. Der im Dezember 2016 auf dem früheren Bahntrasse eröffnete Weg beginnt südwestlich vom Gleisfeld des Luzerner Hauptbahnhofs beim umgenutzten Hallenbad Biregg. Der Spaziergang mit Daniel Nussbaumer, Projektleiter beim Tiefbauamt der Stadt Luzern, der den Umbau des Bahntrassees geleitet hat, führt in einem weiten Bogen Richtung Süden. Wir passieren dabei das Feuerwehrdepot, den Eichwald, die Allmend mit den Hochbauten der Armee, das gegenüberliegende Kulturzentrum Südpol sowie gleich anschliessend die Baustelle für einen Neubau des Musikdepartements der Hochschule Luzern. Blockrandbauten, Einfamilienhäuser und Gewerbebauten säumen die Strecke – hier zeigt Luzern ein Alltagsgesicht, bescheidener als etwa die noble Neustadt westlich vom Bahnhof.

Was von 120 Jahren Bahnfahren bleibt

Manches vom früheren Bahntrasse bekommen wir nicht mehr zu sehen: Bahnschwellen, Gleise und Barrieren wurden entfernt, der Schotter als Fundament unter den Asphaltbelag verbaut. Hingegen sind die Leitungsmasten, die Fahrleitung und das Bahnbord weitgehend zu sehen.

Rund 120 Jahre fuhren die Zentralbahn beziehungsweise deren Vorgängergesellschaften auf dem Meterspurtrasse zwischen dem Bahnhof Luzern und Kriens sowie Horw. Im Juni 1888 hatte die Bahngesellschaft Jura-Bern-Luzern die Strecke über den Brünig von Brienz nach Alpnachstad eingeweiht, ein Jahr später nahm sie den Abschnitt Luzern–Alpnachstad in Betrieb. Wohl nicht zuletzt wegen des Bahnanschlusses wuchsen im Verlauf des letzten Jahrhunderts Luzern, Kriens und Horw an ihren Rändern, neue Siedlungen und Industrien entstanden. Nach und nach führte das Bahntrasse, das einst Felder und Wiesen zerschnitt, mitten durch den Luzerner Stadtteil Steghof und das Krienser Quartier Mattenhof. Doch dies ist Geschichte: Seit November 2012 fährt die Zentralbahn via Tunnel zur S-Bahn-Haltestelle Kriens Mattenhof, wo das neue auf das alte Bahntrasse trifft. Damit wurden knapp zwei Kilometer des oberirdischen Trassees für den Velo- und Fussweg verfügbar.

Umnutzung bringt Standortvorteil

Die neue Verbindung ist für Anwohnerinnen, Spaziergänger und Pendlerinnen ein Gewinn. Trotz querender Strassen ist der Komfort beachtlich. Karin Meissle, Partnerin beim planenden

Landschaftsarchitekturbüro Appert Zwahlen, weist auf den hohen Nutzen für Velofahrerinnen hin. Dem Quartierverein würden indes Orte fehlen, an denen sich Anwohner gerne aufhalten. Deshalb werden entlang der Eschenstrasse und beim Hallenbad Biregg Bäume gepflanzt sowie Mobiliar und Kisten für Pflanzen platziert – allerdings nur vorübergehend, bis das Bad und das benachbarte Feuerwehrdepot überbaut werden. Daniel Nussbaumer berichtet aber auch von Hausbesitzern, die sich erkundigen, wie sie ihre Liegenschaft an den neuen Weg anschliessen können. «Und eine grosse Immobiliengesellschaft preist ihre Wohnhochhäuser an, indem sie auf die Anbindung an die neue Fahrradstrecke hinweist», sagt er.

Dass Leitungsmasten, Fahrleitungen und Bahnbord erhalten geblieben sind, geht auf den Vorschlag von Appert Zwahlen zurück. Bahngleis und Schwellen hatte der Kanton Luzern bereits nach Aufhebung des Bahntrasse entfernt. In ihrem Plan zur Gestaltung legten die Landschaftsarchitekten Wert darauf, die 120-jährige Geschichte des Bahntrassees gleichwohl erlebbar zu machen. Masten, Leitungen und Bord würden dem neuen Velo- und Fussweg ein unverwechselbares Gesicht verleihen. Ausserdem habe der Erhalt ökonomische sowie ökologische

*Eindringliche Kommunikation in gepflegtem Design:
Die Warntafel erinnert an frühere Zeiten.*

*Communication efficace grâce à un design soigné:
le panneau de signalisation rappelle le passé.*



Lukas Kistler

Vorteile. So haben die Planer das Bahnbord nicht verändert. Hier gedeiht weiterhin die dafür typische Ruderalvegetation: Blumen wie Leinkraut, Mohn oder Natternkopf, denen Hitze nichts anhaben kann und die magere Standorte bevorzugen. Steinige Böden, wie sie an Bahnböschungen häufig anzutreffen sind, eignen sich gut dafür.

Zentralbahntrasse nicht inventarisiert

Damit auch die Denkmalpflege die Umnutzung hätte aktiv begleiten können, fehlte ihr das nötige Instrument: Das Bahntrasse war nicht im kantonalen Bauinventar mit den erhaltenen und schützenswerten Bauten eingetragen. So gab es für die städtische Denkmalpflege keinen Anlass, sich näher mit dem Projekt zu befassen, wie Jürg Rehsteiner, Luzerner Stadtarchitekt und Leiter der Dienstabteilung Städtebau, ausführt. Allerdings prüften der Stadtarchitekt und dessen Team – darunter auch die Leiterin der Denkmalpflege – die Vorschläge der Landschaftsarchitekten. Diese seien auch deshalb willkommen gewesen, weil die Mittel für eine aufwändigere Gestaltung sowieso gefehlt hätten.

In der Regel inventarisiert auch der Bund keine Bahntrassees. So beschränken sich die Schutzbestimmungen, die in der Verordnung zum Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) von 2010 festgehalten sind, auf historische Wege, Strassen und Wasserwege. Das IVS führt gleichwohl ein paar wenige Bahntrassees auf, etwa das aufgehobene Trassee Rigi Kaltbad-Rigi Scheidegg. Enthalten sind aber nur Bahnstrecken, die umgenutzt wurden, so Hans Peter Kistler, verantwortlich für historische Verkehrswege beim Bundesamt für Strassen. «Die Methodik des IVS enthält indes keine Kriterien, wie mit Bahnstrecken umzugehen ist.»

SBB baut Inventar auf

Die SBB hingegen will ihre Bahnstrecken inventarisieren. Die SBB führe Flächeninventarobjekte, erklärt Giovanni Menghini. «Ein solches Inventar enthält beispielsweise Brücken und Tunnel, aber auch Bahnwärterhäuser, Stellwerke oder Remisen in ihrer landschaftlichen Einbettung», sagt der Leiter der Fachstelle für Denkmalpflege bei der SBB. Nicht inventarisiert werden aber das Bahntrassee mit Schwellen, Gleis und Schotter sowie Leitungsmasten oder Signale. «Ein Kriterium für die Aufnahme einer Strecke ins Inventar ist etwa die Wegführung, die gewählt wurde, um die topografischen Anforderungen zu bewältigen.» Auch werde analysiert, wie bedeutend die Rolle einer Strecke bei der Entwicklung des gesamten Bahnnetzes gewesen sei. Inventarisiert werden vorderhand ausschliesslich Strecken, die der SBB gehören; obwohl die Zentralbahn eine Tochtergesellschaft der SBB ist, zählt ihr Streckennetz nicht dazu.

Beim aufgehobenen Trassee der Zentralbahn zwischen Luzern und Kriens sowie Horw fallen die an den Masten angebrachten Schilder auf, die mit einem Blitz vor dem Starkstrom warnen, auch kleinere Nummernschilder, und Gewichte, die mittels Drahtseil die Fahrleitung spannen. «Anfänglich wollten wir die Schilder entfernen, entschieden uns dann aber aus historischen Überlegungen dagegen», sagt der Projektleiter Daniel Nussbaumer. Den historischen Zeugniswert solcher Details haben die Planer bereits erkannt. Die SBB anerkennt den historischen Wert ihrer Bahnstrecken. Es wäre zu wünschen, dass weitere Bahngesellschaften folgen.

BAHNGESCHICHTE UNTER DEN FÜSSEN

Aufgelassene Bahntrassees gibt es zahlreiche, die Gründe dafür sind vielfältig. Wie beim Luzerner Bahntrassee verbesserte man in Naters und Zürich die Streckenführung. Die Bahnen auf der Rigi und im Mi-sox hingegen litten unter mangelnder Nachfrage.



Das aufgehobene Teilstück der Brig-Furka-Disentis-Bahn (heute Matterhorn-Gotthard-Bahn) führt in Naters mitten durch das Siedlungsgebiet. Die 2,5 Kilometer lange Strecke von 1915 wurde ab 2009 zu einem Fuss- und Veloweg umgebaut. Schotter, Fahrleitungsmasten, zwei Brücken sowie ein Tunnel wurden integriert; im Bahnhof ist heute ein Café eingerichtet. Die Umnutzung wurde mit dem Hauptpreis des Flâneur d'Or 2011 bedacht.



Der 1989 aufgehobene Lettenviadukt in Zürich verbindet heute als Fuss- und Fahrradstrecke die Badeanstalt Oberer Letten mit der Josefswiese. Er war Teil des 1894 von der Schweizerischen Nordostbahn gebauten Konterkurvenviadukts, der den Hauptbahnhof mit den Bahnhöfen Letten und Stadelhofen verband. Erhalten sind nebst dem Viadukt der Bahnhof Letten, die Limmatbrücke sowie Schotterflächen.



Touristischen Zwecken diente die Strecke Rigi Kaltbad-Rigi Scheidegg, die 1874/75 angelegt und 1942 aufgehoben wurde. Heute ist der Bahndamm im Sommer ein Fussweg, im Winter eine Loipe. Tunnel, Brücken und Stützmauern sind erhalten. Im IVS ist das Trassee als Objekt von nationaler Bedeutung verzeichnet, was aber eine Ausnahme darstellt.



Der erste Zug im Bündner Südtal Mi-sox verkehrte zwischen Bellinzona und Mesocco 1907. Die letzten Personenzüge fuhren 1972, Güter wurden noch bis 2003 zwischen Castione-Arbedo und Cama transportiert. Heute dient das Trassee abschnittsweise als Fussweg; bei Soazza etwa führt er über eine Brücke und durch einen Tunnel.

UNE LIGNE FERROVIAIRE TRANSFORMÉE EN PISTE CYCLABLE

Les trains disparaissent, les éclairs restent

Avant, la Zentralbahn traversait Lucerne. Aujourd'hui, piétons et vélos ont pris possession de l'espace dédié à l'ancienne voie ferroviaire. Les caténaires et leurs supports ainsi que les bas-côtés rappellent le passé ferroviaire de ce nouveau cheminement. **Lukas Kistler, journaliste, Zurich**

Par cette fraîche matinée de la mi-mars, le nouvel axe piétons-vélos reliant Lucerne à Kriens et Horw est peu animé: juste une mère et son enfant, un chien et sa maîtresse et quelques cyclistes. L'itinéraire cyclable inauguré en décembre 2016 sur l'ancienne voie ferroviaire commence au sud-ouest des voies de la gare centrale de Lucerne près de l'ancienne piscine de Biregg. Notre promenade guidée par Daniel Nussbaumer, chef de projet à l'Office des travaux publics de la ville de Lucerne et responsable du nouvel aménagement de l'ancienne voie ferroviaire, nous conduit vers le sud en faisant une large courbe. Nous passons devant le local des pompiers, l'Eichwald, l'Allmend avec les bâtiments de l'armée, le centre culturel Südpol et finalement le chantier de construction d'un nouveau département de la musique pour l'Université de Lucerne. Notre itinéraire passe devant des blocs d'habitation, des maisons individuelles et des bâtiments commerciaux – Lucerne nous montre son aspect de tous les jours, plus modeste que la noble ville nouvelle à l'ouest de la gare.

Vestiges de 120 ans d'exploitation ferroviaire

Les aménagements de l'ancienne voie ferroviaire ont pour la plupart disparu: les quais, les voies, les barrières ont été supprimés et le ballast sous la couche d'asphalte a été enlevé. Par contre, les caténaires et leurs supports ainsi que les bas-côtés ont été conservés. La Zentralbahn et les compagnies ferroviaires précédentes ont exploité pendant 120 ans le tronçon à voie métrique reliant la gare de Lucerne à Kriens et Horw. La compagnie ferroviaire Jura-Berne-Lucerne a inauguré la ligne du Brünig reliant Brienz à Alpnachstad en juin 1888 et l'année suivante le tronçon Lucerne-Alpnachstad. Au cours du siècle suivant, Lucerne, Kriens et Horw se sont considérablement étendues, sans doute à la faveur de ce raccordement ferroviaire, et des habitations et des industries s'y sont implantées. Petit à petit, la ligne bordée de champs et prairies s'est muée en une ligne urbaine au cœur du quartier lucernois de Steghof et du quartier Mattenhof de Kriens. Mais tout ceci appartient à l'histoire: depuis novembre 2012, la Zentralbahn emprunte une galerie souterraine jusqu'à la gare RER de Kriens Mattenhof, puis reprend son ancien tracé. Ainsi, un axe de mobilité douce a été créé sur les 2 kilomètres de l'ancien tronçon ferroviaire.

Un changement d'affectation qui constitue un atout incomparable

Le nouvel axe de mobilité douce fait le bonheur des riverains, des piétons et des pendulaires. Il apporte un certain confort malgré les croisements. Karin Meissle, partenaire du bureau d'architectes-

paysagistes Appert Zwahlen chargé de la planification, souligne l'utilité de cette liaison cyclable. L'association de quartier manque toutefois de lieux de rencontre entre les riverains. Elle fait planter des arbres le long de l'Eschenstrasse et près de la piscine de Biregg et installe des bacs de verdure ainsi que du mobilier – en tout cas temporairement en attendant la reconstruction de la piscine et du local des pompiers. Daniel Nussbaumer raconte également que les propriétaires alentour se renseignent pour savoir comment raccorder leur propriété à ce nouvel axe. Il ajoute que «la publicité d'une grande régie immobilière pour des immeubles d'habitation est axée sur la proximité de cette nouvelle piste cyclable».

Appert Zwahlen est à l'origine de la proposition de préserver les caténaires et leurs supports ainsi que les bas-côtés. Le Canton de Lucerne avait fait supprimer les voies et les quais dès la fin de l'exploitation du tronçon ferroviaire. Dans leur planification, les architectes-paysagistes ont cependant veillé à garder présent le passé ferroviaire de cette voie exploitée durant 120 ans. Ils ont imaginé que les caténaires, leurs supports et les bas-côtés confèreraient un caractère unique à ce nouvel axe de mobilité. Par ailleurs, la préservation de ces éléments présentait des avantages économiques et écologiques. Les architectes n'ont donc pas touché aux bas-côtés laissant libre cours à la végétation rudérale typique de ce milieu: le lin, le coquelicot ou la vipérine, fleurs bien résistantes à la chaleur qui apprécient les stations maigres, en particulier les sols caillouteux fréquents sur les talus des voies ferrées.

Pas d'inventaire pour la ligne de la Zentralbahn

Le service de la conservation du patrimoine ne disposait pas de l'instrument qui lui aurait permis de suivre les travaux de réhabilitation: la ligne ferroviaire n'est en effet pas répertoriée dans l'inventaire cantonal des sites et constructions à protéger. Rien ne justifiait donc que le service de la ville participe à la conception du projet, comme l'explique Jürg Rehsteiner, architecte de la ville de Lucerne et chef du service des constructions. Néanmoins l'architecte de la ville et son équipe – dont la responsable de la conservation du patrimoine – ont examiné les propositions des architectes-paysagistes. Cette participation a été d'autant plus appréciée que les moyens à disposition ne permettaient pas une planification onéreuse.

En règle générale, la Confédération n'inventorie pas de ligne ferroviaire. Les dispositions de protection de l'ordonnance de 2010 concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) se limitent aux chemins, routes et

La voie ferrée abandonnée se dirige vers le sud entre l'Allmend et la zone d'activités. Les nouveaux luminaires LED ont été montés sur les caténaires de l'ancienne ligne ferroviaire.

Der aufgehobene Bahndamm führt zwischen Allmend und Gewerbe Richtung Süden. Die neuen LED-Leuchten sind an der alten Fahrleitung aufgehängt.



Lukas Kistler

voies navigables datant d'époques passées. L'IVS répertorie toutefois quelques lignes ferroviaires, par exemple l'ancienne ligne Rigi Kaltbad-Rigi Scheidegg. Seuls quelques tronçons ferroviaires réhabilités y figurent, explique Hans Peter Kistler, responsable du service des voies de communication à l'Office fédéral des routes. «La méthodologie de l'IVS ne contient aucun critère d'inventorisation de tronçons ferroviaires.»

Les CFF travaillent à un inventaire

Les CFF souhaitent inventorier leurs lignes. Giovanni Menghini explique que les CFF dressent un inventaire des objets et surfaces ferroviaires. Le directeur du service du patrimoine des CFF précise que «cet inventaire recense par exemples les ponts, les tunnels mais aussi les maisons de gardes-barrières, les aiguillages ou les hangars dans leur environnement paysager». En revanche, les lignes ferroviaires, les voies, les quais, le ballast, les caténaires ou leurs supports ne sont pas inventoriés. «L'un des critères retenus pour l'acceptation d'un tronçon dans un inventaire est le tracé choisi pour maîtriser les contraintes topographiques.» On répertorie en priorité les tronçons appartenant aux CFF. Or, la Zentralbahn est une compagnie-sœur des CFF dont le réseau n'appartient pas aux CFF.

Sur l'ancien tronçon ferroviaire de la Zentralbahn qui reliait Lucerne à Kriens et Horw, le regard est attiré par des panneaux portant le symbole de l'éclair sur les supports des caténaires ainsi que par de petites plaquettes avec des numéros et des poids qui permettent de tirer les câbles pour la tension des caténaires. «Au début, nous pensions les supprimer, mais finalement, nous les avons conservés pour des raisons historiques», explique le responsable Daniel Nussbaumer. Les concepteurs du projet ont reconnu la valeur de témoignage de ces petits détails. Les CFF reconnaissent la valeur historique de leurs lignes ferroviaires. D'autres compagnies ferroviaires suivront-elles leur exemple?

L'HISTOIRE FERROVIAIRE SOUS NOS PIEDS

De nombreuses voies ferroviaires ont été abandonnées pour des raisons très diverses. Comme à Lucerne, les villes de Naters et Zurich ont réhabilité d'anciens tronçons ferroviaires. Les lignes du Rigi et du Mesocco en revanche ont souffert d'une demande insuffisante.

Le tronçon abandonné de la ligne Brigue-Furka-Disentis (compagnie de la Matterhorn-Gotthard-Bahn aujourd'hui) arrive au centre de Naters. Ce tronçon d'une longueur de 2,5 km aménagé en 1915 a été transformé en un cheminement piétons-vélos en 2009. Le ballast, les supports de caténaires, deux ponts et un tunnel ont été intégrés au projet, un café a pris ses quartiers dans la gare. Cette réhabilitation a reçu le prix principal du Flâneur d'Or 2011.

Le viaduc du Letten, à Zurich – dont l'exploitation a été abandonnée en 1989 – est devenu une liaison piétonne et cyclable reliant les bains de l'Oberer Letten à la Josefswiese. Il fait partie du viaduc construit en 1894 par les Chemins de fer du Nord-Est pour relier la gare principale aux gares du Letten et de Stadelhofen. La gare du Letten, le pont sur la Limmat et les surfaces de ballast ont été préservés.

Le tronçon touristique Rigi Kaltbad – Rigi Scheidegg, construit en 1874/75 et abandonné en 1942, sert de cheminement piétonnier en été et de piste de ski de fond en hiver. Le tunnel, les ponts et les murs de soutènement ont été préservés. Cet objet d'importance nationale est répertorié dans l'IVS, ce qui constitue une exception.

Le premier train de la vallée méridionale grisonne du Mesocco reliait Bellinzone au Mesocco dès 1907. Les derniers trains de voyageurs ont roulé jusqu'en 1972. Les marchandises ont été transportées jusqu'en 2003 entre Castione-Arbedo et Cama. Aujourd'hui, certains tronçons de cette ligne ont été transformés en voie pour les piétons; celle-ci passe par un pont et un tunnel près de Soazza.