

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: 3

Artikel: Gute Verbindungen
Autor: Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965739>

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: 14.01.2026

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

Gute Verbindungen

2040 erhält Luzern einen Durchgangsbahnhof. Doch das Verkehrschaos rund um den Bahnhofplatz liesse sich bereits heute entlasten, wie eine Testplanung überraschend zeigt.

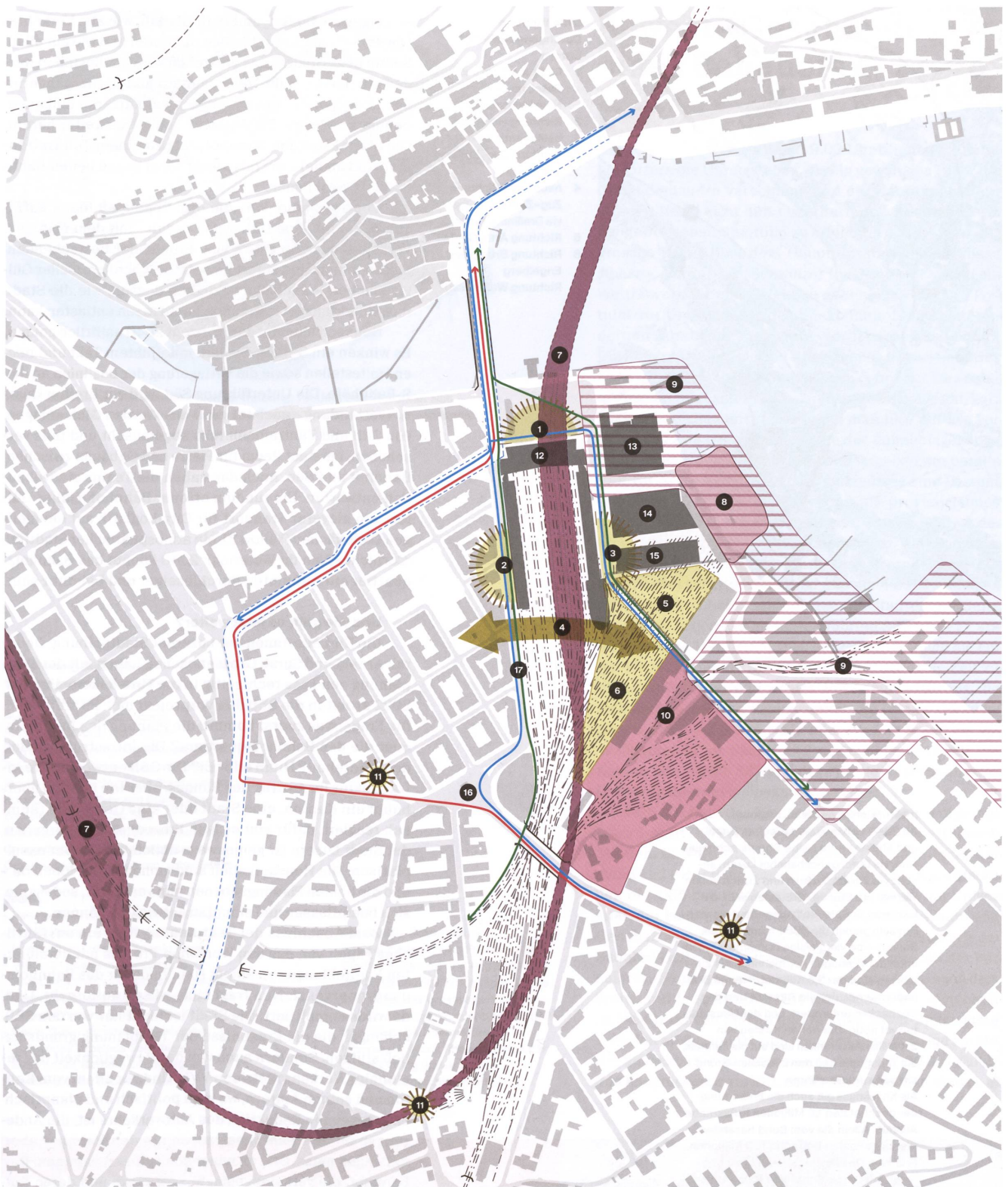
Text:
Rahel Marti

Mit dem Zug in Luzern anzukommen, ist grossartig – sofort ist man mitten im Geschehen. Ob Pendlerin oder Tourist, alle erkennen sogleich, wo sie sich befinden und spazieren direkt ins Zentrum der Stadt. Doch am Bahnhofplatz erwartet sie keine Terrasse am See. Sondern ein Bushalte-, Buswende- und Buswartebereich. Haltekanten für Verbindungen in alle Kantonswinkel nehmen ihn vollständig in Beschlag. Um den Platz führen zwei oder gar drei Strassenspuren herum, die so verworren in Seebrücke und Pilatusstrasse münden, dass einem von den Markierungen schwindlig wird. Ja, man gelangt zu Fuss in die Stadt – sofern man auf dem Weg dahin nicht überfahren wird. Wer den Bahnhof mit dem Velo ansteuert, benötigt eine Extraportion Mut. Selbst die Zentralstrasse, westliches Scharnier zwischen Bahnhof und Blockrandquartier Hirschmatt, ist eine kantonale Autoachse.

In dieser Stadtmitte ballen sich weit ausstrahlende Nutzungen. Das Kultur- und Kongresszentrum, die Universität, der Massentourismus am Inseli und nicht zuletzt das Einkaufszentrum, das die SBB mit der Railcity im Bahnhof selbst eingerichtet haben. Mit diesem Wachstum konnten die Zugänge zum Bahnhof nicht Schritt halten. Wohin man auch möchte in Luzern, man entweicht dem Bahnhof fast nur im Norden, wo das Querperron aus eben diesem Grund rege genutzt wird und chronisch überfüllt ist. Andere Ausgänge gleichen Schlupflöchern – so auch die wichtige Personenunterführung Süd bei der Habsburgerstrasse, die kürzeste Verbindung zwischen den Bahnhofseiten und dem Quartier Hirschmatt und dem See.

Das Chaos entwirren

Unter diesen Megaknoten soll nun mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ein riesiges Bauwerk entstehen. Dabei geht es nicht nur um vier Gleise mehr, sondern um eine schnellere internationale Nord-Süd-Strecke und vor allem um das gesamte regionale Verkehrssystem. Mit einer Testplanung wollte die Stadt Luzern schon jetzt herausfinden, wie sich eine neue Infrastruktur für 2,4 Milliarden Franken mit der Stadt verweben lässt. Die Stadtplanung suchte Antworten auf zwei Fragen: Wie organisiert man den Bahnhof und sein Umfeld so, dass er Mobilitätsdrehscheibe und städtische Visitenkarte bleibt? Und: Was kann man während der 10-jährigen Bauzeit verbessern – einer belastenden Phase, in der Bahnhof und Quartier erreichbar bleiben müssen – und danach auch beibehalten? Drei ausgewählte Teams entwirren den Megaknoten weitgehend. Freche Ideen – versetzen wir das KKL! Sprengen wir den Portikus! – haben sie zwar keine. Vielmehr →



Bahnhofsquartier Luzern:

Ideen für heute und morgen

Heute ist die Verkehrssituation rund um den Luzerner Bahnhof verworren, das System ist teils überlastet. Die Testplanung brachte Ideen hervor, wie die Verkehrsmittel entmischt werden können und wie Raum für neue Plätze und Gebäude entsteht – einige davon sind sofort und unabhängig vom Bau des Durchmesserbahnhofs Luzern (DBL) möglich.

Ideen aus der Testplanung

- Bus mit neuen Korridoren Zentralstrasse und Bürgerstrasse
- Busspur Hauptverbindung
- Umleitung motorisierter Individualverkehr
- neue und aufgewertete Velloverbindingen
- 1 freier Bahnhofplatz Nord
- 2 neuer Bahnhofplatz West
- 3 neuer Bahnhofplatz Ost
- 4 Quartierverbindung durch breitere Personenunterführung Süd

- 5 Städtebauliche Entwicklung Bahnhof Ost für gemischte Nutzungen, City Logistik
- 6 Abstellanlagen, langfristig eventuell Verschiebung

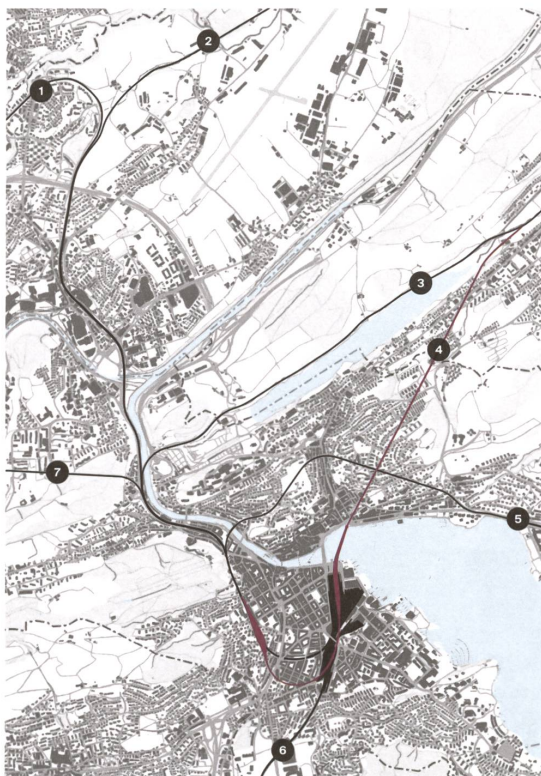
Laufende Planung

- 7 Linienführung DBL
- 8 Neugestaltung Inseli
- 9 Entwicklungskonzept linkes Seeufer
- 10 Gestaltungsplan Rösslimatt, SBB Immobilien

Bestehend

- 11 Quartierzentren
- 12 Bahnhofgebäude
- 13 Kultur- und Kongresshaus
- 14 Universität Luzern
- 15 Bahnhofparking
- 16 Bundesplatz
- 17 Zentralstrasse

Grundlage: Stadtplanung Luzern, Bearbeitung: Hochparterre



Linienführung Durchgangsbahnhof Luzern

- 1 Richtung Bern und Basel, neu via Neustadtunnel
- 2 Richtung Hochdorf
- 3 bestehende Linie Richtung Zug-Zürich und Tessin
- 4 neue Linie Richtung Zug-Zürich und Tessin via Dreilindentunnel
- 5 Richtung Arth-Goldau
- 6 Richtung Brünig und Engelberg
- 7 Richtung Wohlhusen

International, national, regional

Ab 2040 sollen Züge zwischen Basel und Mailand eine halbe Stunde schneller sein: via Durchgangsbahnhof Luzern anstatt via Zürich. Luzern und Zürich sollen viermal pro Stunde verbunden sein, die Luzerner S-Bahn soll ausgebaut werden. Deshalb planen die SBB im Auftrag des Bundes eine viergleisige Durchmesserlinie unter dem heutigen Kopfbahnhof. Als Zufahrten sind der 3,5 Kilometer lange Dreilindentunnel, der die Altstadt und das Seebecken unterquert, und der Neustadt-tunnel nötig. Die hohen Kosten von 2,4 Milliarden Franken sind auf die Tunnels, die Topografie und den instabilen Grund am See zurückzuführen.

Als Knacknuss gilt auch die Entsorgung der geschätzten 1,5 Millionen Kubikmeter Aushub. Allein die vom Bund bezahlten Planungskosten betragen 100 Millionen Franken. Das Projekt ist Teil des nationalen Infrastrukturprojekts Bahn-Ausbau-schritt 2035 und soll 2026 definitiv bewilligt werden. Beteiligt sind neben dem Bund die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, die Stadt Luzern, der Verkehrsverbund Luzern, die Zentralbahn und die SBB, die bis 2022 das Vorprojekt ausarbeiten. Die Planer sind ausgewählt. Den unterirdischen Bahnhof rechnen und gestalten wird das Team aus Dürig Architekten und den Ingenieurbüros AFRY Schweiz, B+S und Lombardi. Jean-Pierre Dürig wird somit nach dem Zürcher Bahnhof Löwenstrasse auch Architekt des Luzerner Durchgangsbahnhofs.

→ zeigen sie boden- und realitätsnah, wie alle Verkehrsträger den Bahnhof schlanker umfahren und wie auf allen Seiten neue Stadträume entstehen können. Buslinien werden effizienter, Haltestellen aufgeräumt, Fussgängerinnen und Velofahrer bewegen sich auf kürzeren und angenehmeren Wegen. Die Autos fahren etwas weiter herum. Die Stadt kann den Bahnhofplatz zu einem Teil freiräumen und an der Zentralstrasse sogar einen neuen Bahnhofplatz West bauen.

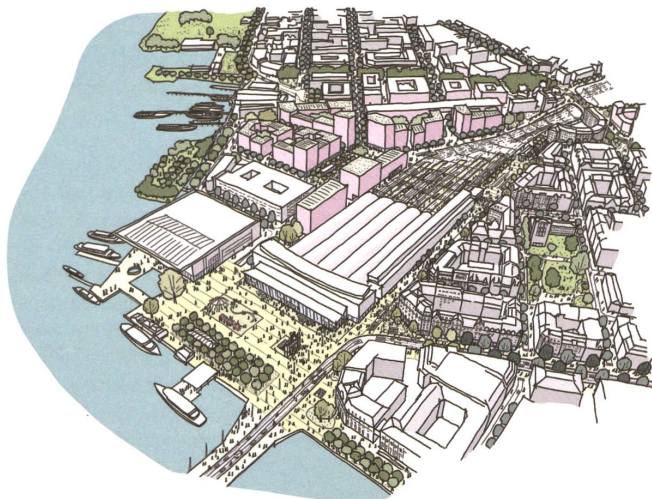
Überraschend: Was die drei Teams an Ideen auffächern, hat mit dem DBL wenig zu tun – mit dem heutigen Verkehrschaos hingegen viel. Etliche der bestechenden Massnahmen sind sofort umsetzbar. Vor allem Güller Güller machen Vorschläge bezüglich dessen, wie die Stadt ihre Herzkranzgefässe schon heute rasch entlasten kann.

Dennoch leuchtet der Horizont 2040 natürlich golden. Es winken ein S-Bahn-System mit dichtem Takt und neuen Haltestellen sowie die Verlagerung der Buslinien an die S-Bahnhöfe. Die Unterführung Süd wird zur breiten Quartierverbindung – auch für das Velo. Werden Gleisanlagen von SBB und Zentralbahn teils abgetauscht und teils verschoben, entsteht Raum für Plätze und Gebäude zwischen Bahnhof und See. Auch das haben die Teams städtebaulich entworfen. Ein rundum offener Bahnhof (Güller Güller), ein cleverer Standort für City-Logistik auf ehemaligen Gleisflächen (Yellow Z), ein atmosphärischer Stadtteil «Corniche» (Van de Wetering): 2040 könnte das Bahnhofsviertel aufgeräumt, durchlässiger und belebter sein.

Und wie geht es jetzt weiter?

Die Co-Leiterinnen der Luzerner Stadtplanung, Deborah Arnold und Sarah Grossenbacher, haben mit der Testplanung den Fuss rechtzeitig in die Türe bekommen. Bis 2022 arbeiten die SBB das Vorprojekt aus. Es stellt sich die Frage, was zuerst kommt: die Planung des Bahnhofs oder die des Bahnhofsviertels? Die Infrastruktur oder der Städtebau? Huhn oder Ei? Die SBB entwerfen die Infrastruktur im Auftrag des Bundes, aber wie oder ob überhaupt ein Kanton, eine Stadt oder eine Gemeinde räumlich reagiert, dafür gibt es kein Prozedere. Das Vorgehen der Stadt Luzern ist keineswegs üblich, dafür aber exemplarisch: Die Hausaufgaben sind gemacht, die Ideen da – und die beiden Planungsebenen nun verknüpft, sodass sie sich beeinflussen und simultan entwickeln können.

Zum Abschluss der Testplanung liegt ein ausführliches Papier vor, das den Workshop-Prozess mit detaillierten Empfehlungen zu einem Handbuch für das Bahnhofsviertel ergänzt. Nun fragt sich, wie es weitergeht. Und da wirds kompliziert. Die Stadt ist nicht nur von den SBB abhängig, die die Ergebnisse der Testplanung grundsätzlich stützen. Sondern auch von der Beweglichkeit der regionalen Verkehrsbetriebe VVL. Und vor allem vom Kanton und seinen Ämtern, wo man politisch und planerisch eher gegen die Reduktion des Autoverkehrs ist, die Änderungen an den Kantonsstrassen um den Bahnhof aber mittragen muss. Und da hängt eben alles zusammen: Der Bahnhof, die verkehrsgeplante Seebrücke und deren Entlastung mit Autobahnprojekten wie «Spange Nord» und «By-pass», die Bund und Kanton planen, jedoch von der Bevölkerung kritisiert werden. Zudem könnte der Bund den DBL wieder degradieren: Der Entwurf des Sachplans Verkehr teilt das Projekt auf in den Tiefbahnhof als erste und die Durchmesserlinie als zweite Etappe. Würde für längere Zeit bloss die erste bewilligt, sässe Luzern auf einem weiteren, nur eben unterirdischen, Kopfbahnhof. Der Kanton wird sich für die regionale Wirkung des DBL wehren – soll dann aber auch die Stadt unterstützen, die sich für die volle städtische Wirkung des DBL einsetzt.



Luzern 2040, entworfen vom Team Van de Wetering: Vor dem Bahnhof öffnet sich der Stadtraum «Corniche», und zwischen Bahnhof und See ist ein Quartier entstanden.

Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsbereich 2040

Auftraggeberin: Stadt Luzern
Vorsitz Begleitzentrum: Rainer Klostermann, Feddersen & Klostermann
Projektleitung: Sarah Grossenbacher, Pascal Stolz, Stadtplanung Stadt Luzern;
Roland Koch, Tiefbauamt Stadt Luzern
Begleitung seitens der SBB:
Massimo Guglielmetti, SBB Infrastruktur,
Gesamtleiter (Neuer Bahnhof Luzern)
Organisation und Begleitung: urbanista.ch

Teams

- Van de Wetering Atelier für Städtebau, Hager Partner, Basler & Hofmann, Hochschule Luzern – Soziale Arbeit
- Yellow Z Urbanism Architecture, SKK Landschaftsarchitekten, Schreiner Verkehrsplanung, Ingenieurbureau Heierli, Christina Schumacher, FHNW
- Güller Güller Architecture Urbanism, ZUS Zones Urbaines Sensibles, Mrs Partner, Barbara Emmenegger Soziologie und Raum, Gruner

Städtebau-Stammtisch

Wie beurteilen lokale Fachleute aus Stadtentwicklung und Architektur die Testplanung? Wie gelingt es aus ihrer Sicht, das Grossprojekt städtebaulich zu nutzen? Hochparterre lädt zum Städtebau-Stammtisch.
Montag, 15. März. Informationen zur Durchführung und Anmeldung: veranstaltungen.hochparterre.ch

Bewegte Geschichte eines Bahnhofs

Text: Werner Huber

Am 5. Februar 1971 um exakt 9.03 Uhr blieben im Bahnhof Luzern die Uhren stehen, als ein gewaltiges Feuer die Gebäudemauern verschlang und die Hauptkuppel einstürzen liess. «Um den Luzernern den Abschied vom lieb gewonnenen Stadtbild zu erleichtern, liess man den grossen Bogen über dem Hauptportal wie eine Kulisse stehen», schrieb die «Schweizer Illustrierte». Es sollte ein Wettbewerb für einen Neubau geben, um «das alte Postulat zur Umwandlung des Sackbahnhofs in einen modernen Durchgangsbahnhof» verwirklichen zu können. Die Zufahrten, Perrons und Abstellgleise hatten Ende des 19. Jahrhunderts ihre definitive Lage gefunden. Der Bahnhof mit der markanten Kuppel wurde 1896 eingeweiht, kurz nach der Jahrhundertwende setzte man 1907 auf das Portal. In den Zwanziger Jahren wurde das Bahnhofsgebäude für die Post symmetrisch ausgebaut. Daneben war bereits 1901 für das Eidgenössische Schützenfest eine Festhalle entstanden, die anschliessend als provisorisches Kriegs- und Friedensmuseum diente. Dieses ersetzte der Architekt Armin Meili 1936 mit dem Kunst- und Kongresshaus. Dahinter endete die Stadt. Der «eiserne Gürtel» der Bahn, der schwierige Baugrund und die Industrieanlagen mit Hafen und Bahn behinderten die Stadtentwicklung.

Schon in den 1950er-Jahren führten SBB und PTT erste Gespräche über den Ausbau des Bahnhofs. Auch die ersten Pläne für einen Tiefbahnhof gehen auf diese Zeit zurück. Die Bahn hatte zu wenige und zu kurze Perrons, die technischen Anlagen waren veraltet, die Post im Ostflügel platzte aus allen Nähten. Ein Jahr vor dem Brand lag ein Ausbauprojekt vor. Nach dem Brand nahmen die Stadt, der Kanton Luzern, die SBB und die PTT die Neuordnung des Bahnhofgebiets gemeinsam an die Hand.

1975/76 fand der Ideenwettbewerb «Bahnhofgebiet Luzern» statt, 1978/79 der zweistufige Projektwettbewerb. Mit dem Entwurf «Reuss» gewannen ihn Hans-Peter Ammann und Peter Baumann. In einer ersten Etappe entstanden bis 1985 das Postbetriebsgebäude, heute die Universität, der Postbahnhof, das Parkhaus und das Wohn- und Geschäftshaus Inseliquai. Später die Berufsschule im Bahnhof-Osttrakt und das Aufnahmegebäude mit der Vorhalle von Santiago Calatrava. 1991, zwanzig Jahre nach dem Brand, wurde es eröffnet. Die Hochschule für Wirtschaft im Westtrakt von Martin und Monika Jauch-Stolz setzte 1996 den Schlusspunkt zum heutigen Bahnhof. Und am Ort des benachbarten Kunsthauses steht seit 2000 das Kultur- und Kongresszentrum KKL nach Plänen von Jean Nouvel. ●

VON NATUR AUS STARK*



*Mehr Infos finden Sie unter:

Tschopp Holzbau AG | 6280 Hochdorf
041 914 20 20 | tschopp-holzbau.ch

BRESTA®
■■■■■■■■■■
Mit Holz im Element.

