

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 24 (2011)  
**Heft:** [1]: Luzern wird gross : mehr als KKL, Verkehrshaus und Kapellbrücke

**Artikel:** Vier Baustellen : der Verkehr soll sich verdoppeln. Die Projekte im Überblick  
**Autor:** Westermann, Reto  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-287053>

### **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:** 16.03.2025

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

# VIER BAUSTELLEN Die Agglomeration rechnet bis 2030 mit doppelt so viel Verkehr. Vier Projekte sollen den Andrang auf Schiene und Strasse ordnen.

Text: Reto Westermann

Die Agglomeration Luzern wächst. Zu spüren ist das vor allem auf den Verkehrsachsen. Schon heute haben Strasse und Schiene vielerorts ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Und die Prognosen gehen davon aus, dass die Frequenzen auf den Strassen bis 2030 nochmals um zwanzig und beim öffentlichen Verkehr um vierzig Prozent zulegen. Erklärtes Ziel des Luzerner Agglomerationsprogramms ist es, das Verkehrswachstum möglichst auf den öffentlichen Verkehr zu konzentrieren und so die Wohnqualität in den Quartieren und im Stadtzentrum zu erhalten. Um dies zu erreichen, setzt das Programm vier Schwerpunkte: Die Autobahn A2 soll im Bereich der Stadt Luzern einen Bypass erhalten, für das Entwicklungsgebiet beim Seetalplatz in Emmen wird ein neues Verkehrskonzept realisiert, die schmalspurige Zentralbahn nach Engelberg und Interlaken erhält einen doppelspurigen Tunnel in Luzern, und die Züge der SBB aus Zug und Zürich bekommen einen Tiefbahnhof.

**NEUER STADTTEIL IM NORDEN** Der Ausbau der A2 mit einem Bypass scheint auf den ersten Blick nicht zum erklärten Ziel der Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu passen. «Wir möchten das bestehende Strassennetz in der Stadt mithilfe der Autobahn entlasten und die frei werdenden Kapazitäten für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs nutzen», begründet der Luzerner Stadtplaner Martin Bürgi den Strassenbau. Ein Bypass für die A2 zwischen Emmenbrücke und Kriens, der den nationalen und internationalen Verkehr aufnimmt, würde es ermöglichen, die bestehende Autobahn zur Stadtautobahn herabzustoßen und im Norden und Süden durch einen Ast zu ergänzen. Das Projekt hat bereits erste Hürden genommen: Das Bundesamt für Strassen (Astra) untersucht die Idee bis 2013, parallel dazu erarbeitet der Kanton Luzern ein Vorprojekt für den neuen Nordast der Autobahn.

Auch das zweite Luzerner Strassenverkehrsprojekt verfolgt das Ziel, mehr Raum für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Brennpunkt ist der Seetalplatz in Emmen direkt an der Luzerner Stadtgrenze. Dort wo heute Gebrauchtwagenhändler, ein Kinocenter und ein paar heruntergekommene Bauten einen öden Eindruck hinterlassen, soll in wenigen Jahren ein Stück neue Stadt entstehen. Im gleichen Zug wird auch der Hochwasserschutz von Kleiner Emme und Reuss verbessert. Entscheidend für das Projekt, das

die Gemeinde Emmen, die Stadt Luzern und der Kanton gemeinsam planen, wird der Umgang mit dem starken Strassenverkehr sein.

Im Rahmen der Masterplanung für Luzern Nord wurden deshalb vier Architektenteams mit einer Testplanung beauftragt. Als beste Variante kristallisierte sich das Projekt der Zürcher Pool Architekten heraus. Es schlägt für den Individualverkehr einen nur in einer Richtung befahrbaren Ring vor. Dadurch können die Strassen schmaler gebaut werden und lassen mehr Platz für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Ein wichtiges Element der neuen Verkehrsführung wird ein separates Trasse für den öffentlichen Verkehr sein. Das Projekt ist gut unterwegs: Wenn die Volksabstimmung die Finanzen genehmigt, könnte die Umgestaltung bis 2016 realisiert sein.

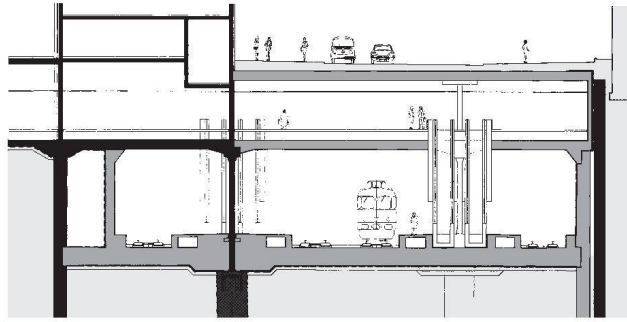
**DOPPELSPUR UND TUNNEL** Noch weiter fortgeschritten sind die Arbeiten am dritten Kernprojekt: die Doppelspur der Zentralbahn zwischen Horw und dem Luzerner Bahnhof. In den letzten Jahren hat sich die Schmalspurbahn zu einem wichtigen Ast der Zentralschweizer S-Bahn entwickelt. Dank einem dichten Takt soll künftig ein Teil der Pendler von der A2 auf die Bahn umsteigen. Ab Dezember 2013 werden die Züge im Viertelstundentakt zwischen Luzern und Hergiswil rollen. Dies ist auf der einspurigen Strecke durch die Luzerner Quartiere heute nicht möglich. Darum wird seit 2006 an der Verlegung der Bahnstrecke in einen 1,5 Kilometer langen Tunnel geplant und gearbeitet. Mit dazu gehört eine unterirdische Station auf der Allmend. Zusätzlich war in Hergiswil ein kurzer Doppelspurabschnitt geplant. Der Tunnel ist bereits durchschlagen, sodass 2013 die neue Strecke in Betrieb gehen kann. Das alte Trasse wird danach in einen Fuss- und Veloweg umgebaut.

Im Büro von Roland Meier, dem Projektleiter der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, hängen derzeit nicht nur die Pläne für den Doppelspurausbau und die Tieferlegung der Zentralbahn, sondern auch jene für den Tiefbahnhof, der zwischen 2025 und 2030 in Betrieb gehen könnte. Warum an einer zweiten Zufahrt zum Luzerner Bahnhof geplant wird, lässt sich bei einem Augenschein neben dem Güschtunnel feststellen: Alle ein bis zwei Minuten rollt hier ein Zug vorbei. «Damit ist die Kapazität der Strecke fast zu 100 Prozent ausgenutzt», sagt Martin Bürgi, der, wie Verkehrsplaner Roland Meier, zum Planungsteam des Tiefbahnhofs gehört.

**IDEE TIEFBAHNHOF** Die zweigleisige Strecke ist heute die einzige Zufahrt zum Bahnhof und muss den Verkehr aus fünf Richtungen aufnehmen. Grund für das Nadelöhr ist die Topografie: Die hügelige Umgebung stellte die Bahnbauer im 19. Jahrhundert vor Probleme. Deshalb folgten sie dem Lauf von Kleiner Emme und Reuss und bauten nur eine Zufahrt zum Bahnhof. Immer wieder wurde die Kapazität der Strecke erhöht. Heute ist sie fast ausgeschöpft, und auch der Bahnhof selber hat zu wenige und zu kurze Gleise. «Um das S-Bahnnetz und die Verbindungen Richtung Zürich ausbauen zu können, braucht es unbedingt mehr Kapazität», sagt der kantonale Verkehrsplaner Roland Meier. Deshalb entstand die Idee des Tiefbahnhofs.

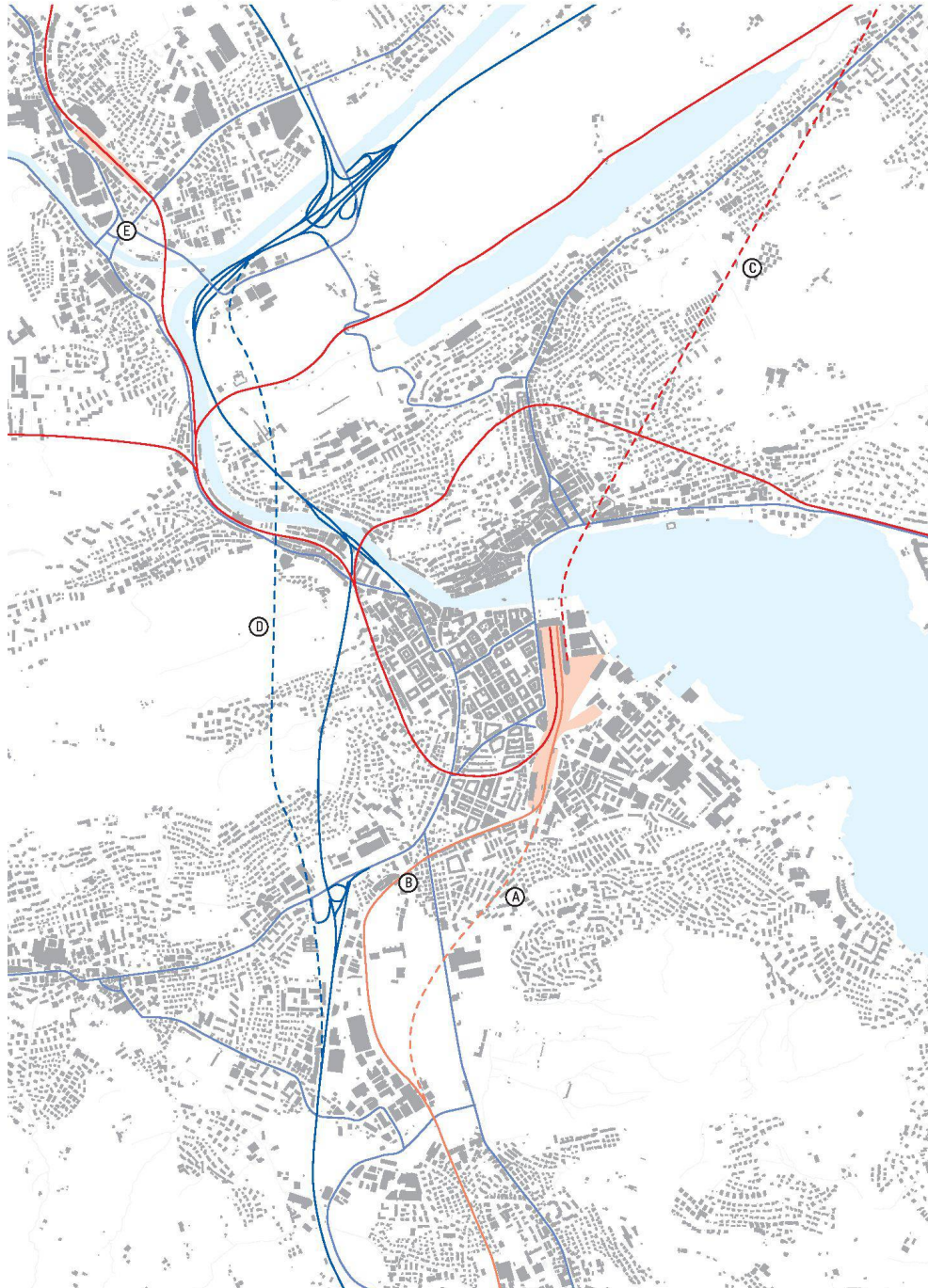
Die Neubaustrecke würde bei Ebikon von der Strecke Zug-Luzern abzweigen und in einem 3,5 Kilometer langen Tunnel unter der Stadt und dem See hindurch zu einem viergleisigen Tiefbahnhof führen. Das würde auch den eingeleisigen Engpass am Rotsee eliminieren. In einer ersten Etappe wäre dieser ein Sackbahnhof, später könnte er zum Durchgangsbahnhof erweitert werden. Seit man die Idee dazu vor zwei Jahren wieder aktiviert hat, räumen Kanton und Stadt Luzern dem Projekt hohe Priorität ein. In einer Volksabstimmung bewilligte die Kantonsbevölkerung im November 2009 einen Kredit von zwanzig Millionen Franken für die Vorfinanzierung eines Vorprojekts.

**BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT** Dieses Tempo hat seinen Grund: «Wir müssen mit einem Vorprojekt bereit sein, wenn auf Bundesebene die Weichen für die Bahn 2030 gestellt werden», sagt Meier. Denn finanziert werden müsste der Tiefbahnhof, der deutlich mehr als eine Milliarde Franken kosten soll, grösstenteils durch den Bund. Doch die Hürden in Bern sind hoch: Finanziert werden nämlich nur Projekte, die ein gutes Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen haben. Und beim Nutzen zählt vor allem derjenige für das gesamte Bahnnetz. Hier hat das Luzerner Tiefbahnhofprojekt derzeit aber noch Schwächen: In der Liste der für die Bahn 2030 vorgesehenen Projekte genießt es nur zweite Priorität. Um die Chancen für eine Aufnahme in die Liste zu erhöhen, wollen sich Stadt und Kanton Luzern sowie die Kantone Ob- und Nidwalden an den Kosten beteiligen. Diese haben 2009 eine Absichtserklärung zur Realisierung des Tiefbahnhofs unterzeichnet und gegenüber dem Bund die Bereitschaft signalisiert, bis zu einem Drittel der Kosten zu übernehmen.



^ Schon beim 1991 abgeschlossenen Bahnhofneubau wurde skizziert, wie zu einem späteren Zeitpunkt ein Tiefbahnhof erstellt werden könnte.

✓ Luzern mit den Hauptverkehrssträngen auf Schiene und Strasse. Plan: Geoinformationszentrum Luzern



men. Die Stimmbürger der Stadt Luzern haben bereits Geld gesprochen, «wenn die anderen Gemeinden auch mitziehen, steigen die Chancen für eine Beteiligung des Bundes», sagt Bürgi.

**EIN ZENTRALSCHWEIZER PROJEKT** Auch wenn die Planer bei Stadt und Kanton von der Idee des Tiefbahnhofs überzeugt sind, gibt es trotzdem kritische Stimmen: «Ein unterirdischer Sackbahnhof ergibt verkehrstechnisch keinen Sinn, weil er keine neuen Relationen im Fernverkehr ermöglicht», sagt der Luzerner Architekt Aldo Losego. Er hat deshalb die Idee eines neuen Bahnhofs im Norden der Stadt ins Spiel gebracht. Eine Idee, die parallel dazu auch Martin Simmen, ein weiterer Luzerner Architekt, hatte. Der Durchgangsbahnhof soll am Westende des Rotsees an der Linie Luzern–Zürich zu stehen kommen und mit Verbindungskurven an die Strecken Richtung Basel, Bern und Gotthard angebunden werden. Shuttle-Züge würden den neuen Bahnhof mit dem alten verbinden. Ein Projekt, wie man es auch von den neuen TGV-Bahnhöfen in Frankreich kennt, beispielsweise in Avignon oder Lyon. Das Alternativprojekt würde gemäss Losegos Schätzung nur halb so teuer wie ein Tiefbahnhof und einen grösseren Nutzen bringen. Er zweifelt zudem daran, ob die Infrastruktur um den Bahnhof Luzern die grosse Zahl an zusätzlichen Passagieren schlucken kann: «Der Luzerner Bahnhofvorplatz ist heute schon überlastet», sagt Losego. Die Idee für einen neuen Durchgangsbahnhof wurde auch von offizieller Seite geprüft, schied aber aus – nicht zuletzt wegen der fehlenden Anbindung an das städtische Busnetz. Ad acta legen will Initiant Losego seinen Alternativvorschlag aber trotzdem nicht: «Ich würde mir wünschen, dass – ähnlich wie in Bern – eine neutrale Stelle prüft, welche Variante für den Ausbau der Bahnanlagen in Luzern wirklich die gescheiteste ist.» Eine solche Überprüfung ist derzeit nicht in Sicht. Stadt und Kanton konzentrieren sich vielmehr voll auf das Vorprojekt für den Tiefbahnhof, das 2012 vorliegen soll. Ob er dereinst wirklich gebaut wird, entscheiden am Schluss Bundesrat, Parlament und Volk. Die Luzerner rechnen sich aber nicht so schlechte Chancen aus: «Damit ein solch grosser Kredit gesamtschweizerisch Chancen hat, muss für möglichst jede Region etwas dabei sein», sagt Martin Bürgi. «Und der Tiefbahnhof als Zentralschweizer Projekt würde da genau passen.»

PLANLEGENDE

- A. Neues Trasse der Zentralbahn
- B. Altes Trasse der Zentralbahn
- C. Neue Zufahrt und Tiefbahnhof SBB
- D. Bypass Autobahn A2
- E. Verkehrskonzept Seetalplatz
- Bahnareale
- Bahnliesen Zentralbahn
- Bahnliesen SBB
- Autobahnen
- Durchgangsstrassen