

Stellungnahme zum Postulat 72

Chance attraktiver Bahnhofplatz

Monika Weder und Judit Aregger namens der GRÜNE/JG-Fraktion vom 1. Mai 2025
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 710 vom 24. September 2025

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 27. November 2025 abgelehnt

Die Postulantinnen wollen die einmalige Chance nutzen, im Rahmen der Planung des zukünftigen Bahnhofplatzes (Nord) einen attraktiven städtischen Platz für die einheimische Bevölkerung und Besuchende zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Stadtrat zusammen mit der SBB eine Umplatzierung des Torbogens zugunsten neuer Möglichkeiten für die künftige Platzgestaltung und -nutzung prüfen.

Historische Einordnung

Der Torbogen, der heute zentral auf dem Bahnhofplatz steht, diente beim 1896 erstellten Bahnhofgebäude als Eingangstor zum repräsentativen Bau. Dieser wurde hauptsächlich aufgrund der Eröffnung des Gotthardtunnels und des dadurch zunehmenden Tourismus erstellt. Er ersetzte den ersten, als einfachen Holzbau errichteten Bahnhof von 1859, der von Luzernerinnen und Luzernern zunehmend als unzeitgemäss empfunden wurde. Die auf dem Portal ruhende Figur «Zeitgeist» symbolisiert den Fortschritt der Eisenbahn. Als der Bahnhof 1971 durch einen Brand vollständig zerstört wurde, konnten lediglich der Torbogen und das Gemälde «Nord et Sud», das bis zum Brand das Innere der Bahnhofkuppel schmückte, gerettet werden. Dieses Gemälde wurde beim heutigen Bahnhof in die Fassade in Richtung Hotel Monopol integriert.

Heutige Bedeutung

Der Torbogen steht auf dem heutigen Bahnhofplatz in der Achse vom Haupteingang des Bahnhofs zum Flüelersteg (SGV-Schiffssteg 1 mit Meilihalle). Die dem Bahnhof zugewandte Seite ist mit Steinplatten verkleidet und kaschiert die für das Bahnhofparking P1 notwendige Entlüftung. Im Jahr 1990 wurden 28 durch Innerschweizer Kunstschaffende erstellte Bodenplatten als «Kunst-und-Bau-Werk» in den Belag nördlich und südlich des Torbogens eingelassen.

Für die Bevölkerung der Stadt Luzern ist der Torbogen vor allem ein sehr beliebter Treffpunkt für Verabredungen im Stadtzentrum. Das haben auch die Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkungsphase zur Testplanung im Jahr 2022 gezeigt. Während der Bauphase des Tiefbahnhofs wird der Bahnhofplatz Nord eine Baugrube sein, und der Torbogen muss vorübergehend abgebaut werden.

Schutzziele und Erwägungen zur Neugestaltung

In einem von der SBB zum Vorprojekt «Durchgangsbahnhof» bei der Eidgenössischen Denkmalkommission (EDK) und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) in Auftrag gegebenen Gutachten formulieren die Kommissionen bezogen auf den Torbogen und dessen Umgebung folgende Schutzziele:

- Erhaltung des ehemaligen Hauptportals des Bahnhofs von 1896 mit seinem historischen Bezug zum Bahnhof in der Achse zwischen Flüelersteg und heutigem Bahnhof
- Erhaltung und Dokumentation des in den Boden nördlich und südlich des ehemaligen Hauptportals eingeleiteten «Kunst-und-Bau-Werks» von 1990

Planungsprozess Neugestaltung Bahnhofplatz

Im Rahmen der Planungen des Durchgangsbahnhofs Luzern erarbeitet die Stadt Luzern gemeinsam mit dem Kanton und zusammen mit den Partnern LuzernPlus, Verkehrsverbund Luzern und SBB den Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern. Bestandteil des Masterplans ist auch die Planung von drei Bahnhofplätzen: dem Bahnhofplatz Nord am heutigen Standort zwischen Bahnhof und See, dem Bahnhofplatz West im Bereich Zentralstrasse/Habsburgerstrasse sowie dem Bahnhofplatz Ost im Bereich des Bahnhofausgangs Ost in Richtung Kunst- und Kongresszentrum Luzern KKL und Universität Luzern. Ziel dieser Planungen ist es, mit Vorstudien die verkehrlichen und gestalterischen Rahmenbedingungen für einen späteren Gestaltungswettbewerb der Bahnhofplätze festzulegen. Diese Arbeiten sind derzeit im Gang und sollen 2026 abgeschlossen werden. Damit werden die für das Bauprojekt «Tiefbahnhof» wesentlichen Nahtstellen zum Bahnhofplatz festgelegt, und diese werden ins Plangenehmigungsverfahren (PGV) des Projekts «Durchgangsbahnhof Luzern» erste Etappe integriert.

Die Potenziale, die der Bahnhofplatz Nord sowohl als Visitenkarte für die Gäste der Stadt Luzern wie auch für die Stadtbevölkerung mit sich bringt, sind erkannt. Durch die Neugestaltung soll ein möglichst offener, multifunktional verwendbarer Platz geschaffen werden, mit welchem neben der Funktion als Mobilitätsdrehscheibe vor allem die städtebauliche Integration des Platzes, die Aufenthaltsqualität, das Stadtklima und soziokulturelle Aspekte verbessert werden.

Die eigentliche Gestaltung des Bahnhofplatzes wird erst während der Bauzeit des Tiefbahnhofs im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbs festgelegt, und die Neugestaltung des Platzes soll bis zur Inbetriebnahme der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofs realisiert sein. Im Vorfeld des Wettbewerbs werden die verschiedenen Anforderungen und Interessen u. a. auch der Bevölkerung an den neuen Bahnhofplatz gegeneinander abgewogen und als Zielsetzungen oder Rahmenbedingungen für den Wettbewerb festgelegt. Als fixe Rahmenbedingungen werden auch die mit dem PGV des Bahnprojekts genehmigten Nahtstellen zwischen Tiefbahnhof und Bahnhofplatz gelten.

Einschränkungen der Gestaltungsfreiheit

Die Nahtstellen zwischen Tiefbahnhof und Bahnhofplatz werden mit der SBB im Rahmen der Vorstudie Bahnhofplatz Nord bearbeitet und die Möglichkeiten für eine Neupositionierung von Elementen auf dem Bahnhofplatz geklärt. Aufgrund des unter dem Bahnhofplatz liegenden Untergeschosses mit Fussgängerpassagen, Ladengeschäften, Logistik- und Servicräumen bildet der Bahnhofplatz sozusagen das «Flachdach» des Untergeschosses. Dieses ist für die bisherige Nutzung als Verkehrsfläche und damit für Verkehrslasten von 40-Tonnen-Fahrzeugen dimensioniert. Jede darüber hinausgehende Belastung muss mit einer darauf ausgerichteten aufwendigen Foundation abgefangen werden. So wird u. a. geprüft, in welchen Bereichen Baumpflanzungen und Grünbereiche möglich sind und welche Vorkehrungen nötig sind, damit dafür eine möglichst hohe Flexibilität erreicht werden kann. Die entsprechenden Arbeiten sind im Gang. Es zeichnet sich aber ab, dass für die Pflanzung von grösseren Bäumen eine erhebliche Verstärkung der Decke oder zusätzliche Foundationen vorgenommen werden müssen.

Im Rahmen dieser Planungsarbeiten wurden auch die Voraussetzungen für die Verschiebung des Torbogens geprüft. Es stellte sich heraus, dass der Torbogen infolge seines grossen Gewichts auf einer Spezialfoundation ruht, deren Verschiebung nicht nur Kosten in Millionenhöhe verursachen, sondern auch eine aufwendige Neuordnung der Räume und Wege im bereits bestehenden Teil der Verteilebene

Tiefbahnhof zur Folge hätte, was zu einer Verzögerung der Planung des Tiefbahnhofs führen würde. Vom Bau des Tiefbahnhofs wird der Bereich der Verteilebene, die zwischen der Hauptpost und dem Torbogen liegt, nicht tangiert. Dem Wunsch der Postulantinnen nach einer flexiblen Anordnung des Torbogens auf dem Bahnhofplatz kann aufgrund der hohen Lasten und der entsprechenden Folgekosten nicht entsprochen werden. Auf eine Neupositionierung des Torbogens muss deshalb gemäss den vorstehenden Ausführungen verzichtet werden.

Folgekosten und Fazit

Die Erheblicherklärung des Postulats würde Kosten in mehrstelliger Millionenhöhe und eine Verzögerung der Planung des Tiefbahnhofs nach sich ziehen.

Der Stadtrat weiss um die einmalige Chance zur Realisierung eines attraktiven Bahnhofplatzes im Zuge der Realisierung der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofs, und er will diese auch nutzen. Den Prüfauftrag zur zukünftigen Positionierung des Torbogens hingegen kann er wie ausgeführt nicht umsetzen und beantragt deshalb, das Postulat abzulehnen.