

Durchgangsbahnhof Luzern - mit dem Zug in die Zukunft

Mit dem geplanten Durchgangsbahnhof Luzern (DBL), der Anfang der 2040er-Jahre in Betrieb genommen werden soll, erhalten der Kanton Luzern und die Zentralschweiz nicht nur mehr und schnellere Verbindungen - der DBL generiert auch einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen.



Der Durchgangsbahnhof Luzern verbessert die Mobilität und generiert einen substanziellen volkswirtschaftlichen Nutzen für die Region Luzern.

Bilder: PD

Bereits heute sind im Kanton Luzern täglich weit über 100 000 Menschen im Zug unterwegs – verglichen mit vor zehn Jahren sind dies stellenweise 50 bis 100 Prozent mehr Zugreisende. An den Bahnhöfen Emmenbrücke und Ebikon haben sich die Ein- und Aussteigezahlen in den letzten zehn Jahren verdoppelt, in Rothenburg gar verfünffacht. Ähnlich sieht es an anderen Bahnhöfen in der Zentralschweiz aus. Der Bund geht davon aus, dass die Nachfrage für den öffentlichen

Verkehr in der Schweiz in den nächsten 20 Jahren um weitere 40 bis 50 Prozent zunehmen wird. Dies stellt die Bahninfrastruktur vor grosse Herausforderungen. Der Bahnhof Luzern zum Beispiel mit der nur zweigleisigen Zufahrt kommt bereits heute zunehmend an seine Leistungsgrenzen. Ein Ausbau ist dringend nötig.

Engpässe beheben

Das Bahnangebot in der Zentralschweiz muss deshalb erwei-

tert werden: Dies hat das eidgenössische Parlament erkannt und im Rahmen des Programms «Ausbaustritt 2035» beschlossen. Die darin enthaltenden Massnahmen, wie beispielsweise der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II zwischen Thalwil und Baar, schaffen jedoch noch nicht ausreichend Kapazitäten für die Zentralschweiz. Erst mit dem geplanten Durchgangsbahnhof in Luzern können die Kapazitäten im regionalen Bahnnetz markant gesteigert und die Engpässe im

Bahnhof Luzern und in der Agglomeration behoben werden.

Kürzere Fahrzeiten

Der geplante Durchgangsbahnhof verbessert die Mobilität sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene. Das Tessin rückt dank dem DBL näher an die Deutschschweiz, der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland und Basel sowie Mailand beträgt rund 20 Minuten. Die Nord-Süd-Verbindung via Luzern ist damit

schneller als via Zürich, was eine attraktive Alternative zur Verbindung über den stark frequentierten Zürich Hauptbahnhof schafft. Dies ist nicht nur interessant für den Tourismus, sondern auch für die Zentralschweizer Wirtschaft. Im nationalen Verkehr wiederum werden nach dem Bau des Durchgangsbahnhofs auf der Strecke Luzern–Zürich voraussichtlich sechs Züge pro Stunde fahren, heute sind es zwei. Im Regionalverkehr kann der 15-Minuten-Takt eingeführt werden (heute Halbstundentakt). Mit dem Durchgangsbahnhof verkürzt sich zudem die Fahrzeit in allen Richtungen.

15-Minuten-Takt

Der Durchgangsbahnhof ermöglicht ausserdem mehr und schnellere direkte Regionalverbindungen, etwa dank einem 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn, zum Beispiel auf der Achse Sursee–Luzern–Rotkreuz–Baar. Auch die Kantone Nidwalden und Obwalden profitieren von der Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots. Der Durchgangsbahnhof erlaubt zudem ein rasches Umsteigen, da sich die neuen Gleise direkt unterhalb des bestehenden Bahnhofs befinden werden. Mit den zusätzlichen Bahnverbindungen wird auch das Busangebot weiterentwickelt, womit Bahn und Bus besser aufeinander abgestimmt werden können.

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Dank dem Ausbau des Bahnangebots im Raum Luzern steigt für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wie auch für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Chance, die passenden Fachleute bzw. die passende Stelle zu finden. Dies erlaubt letztlich Spezialisierungen und Produktivitätssteigerungen. Zusätzliche Produktivitätsgewinne manifestieren sich insbesondere in höheren Löhnen. Zudem erhöhen sich die Vielfalt und die Kreativität und somit die Innovationskraft innerhalb des ganzen Kantons. All dies führt dazu, dass der Durchgangsbahnhof im Kanton Luzern



Der Bahnhof Luzern kommt zunehmend an seine Leistungsgrenzen.

einen volkswirtschaftlichen Nutzen in substanzieller Höhe von rund 32 Millionen Franken pro Jahr generieren wird, wie eine 2019 durchgeführte Studie aufzeigt.

Vorprojekt

Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einem unterirdischen viergleisigen Bahnhof und zwei Tunnel für den Anschluss an die heutigen Gleise Richtung Zug, Zürich, Sursee sowie Wolhusen. Aktuell erarbeitet die SBB das Vorprojekt. Erst mit Abschluss des Vorprojekts Ende 2022 werden konkretere Details zum Infrastrukturprojekt vorliegen. Das eidgenössische Parlament wiederum entscheidet voraussichtlich 2026 über die Finanzierung des Projektes und damit über die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Der Baubeginn ist für ungefähr 2030 vorgesehen, die Bauphase wird rund zehn Jahre

dauern. Diese wird anspruchsvoll werden und verschiedene Herausforderungen mit sich bringen, welche rechtzeitig angegangen werden müssen.

Es wird darauf zu achten sein, dass während der langen Bauzeit der Bahnhof Luzern für den Tourismus und die Nutzerinnen und Nutzer gut erreichbar bleibt. Auch auf die bestehenden Freiräume soll bestmöglich Rücksicht genommen werden. Diese und weitere Herausforderungen wird die SBB rechtzeitig mit Partnern und betroffenen Organisationen angehen.

Flankierende Massnahmen

Für eine erfolgreiche Inbetriebnahme sind zusätzlich sogenannte flankierende Massnahmen notwendig. Darunter werden Anpassungen der Bahninfrastruktur entlang der Strecken Luzern–Sursee und

Luzern–Rotkreuz verstanden. Dazu gehören beispielsweise neue Abstellanlagen im Rontal. Dies, da ein grosser Teil der jetzigen Abstellanlagen in der Stadt Luzern aufgrund der neuen Betriebsführung nicht mehr angefahren werden kann. Im Zentrum von Luzern eröffnen sich dank dem Durchgangsbahnhof neue Perspektiven. Ziel ist, dass eine moderne Mobilitätsdrehscheibe, zusätzlicher Raum für Wohnen und Arbeiten sowie öffentlicher Freiraum geschaffen werden können. Wie diese Zukunft rund um den Bahnhof Luzern genau aussehen könnte und welche Abhängigkeiten bestehen, prüfte die Stadt Luzern in einer Testplanung, zu deren Ergebnissen eine breite Mitwirkung im Frühling 2021 stattfand. Die nächsten Schritte seitens der Stadt Luzern werden im Frühling 2022 mit einem Bericht an den Grossen Stadtrat dargelegt.

Judith Setz, Kanton Luzern, und Massimo Guglielmetti, SBB

Knotenorganisation DBL

Im Juni 2019 haben die am Durchgangsbahnhof beteiligten Partner – das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, die Stadt Luzern, der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und die Zentralbahn – eine Knotenorganisation gegründet. Diese koordiniert sämtliche Projekte und Themen, die im direkten Einflussfeld des Durchgangsbahnhofs mit planerischen und baulichen Aktivitäten stehen und von den jeweiligen Partnern umgesetzt werden. So führte die Stadt beispielsweise 2020 die Testplanung DBL

durch, die SBB wiederum erarbeitet bis Ende 2022 das Vorprojekt, und der VVL ist für die Angebotsplanung des Bus- und Regionalverkehrs zuständig. Mit der Knotenorganisation wird sichergestellt, dass alle Projekte im Umfeld des Bahnhofs aufeinander abgestimmt sind und die Projektierung des Durchgangsbahnhofs zügig vorangetrieben wird, sodass mit dem nächsten Ausbausritt die Realisierung in Angriff genommen werden kann. Die Planungsarbeiten im Umfang von 85 Millionen Franken werden über den 2014 beschlossenen STEP-Ausbausritt 2025 vom Bund finanziert.