

## Das nützt der Durchgangsbahnhof

Grosse Bahnprojekte haben nur eine Chance, wenn sie nationalen Nutzen aufweisen. Hier kann der Durchgangsbahnhof punkten.

Robert Knobel

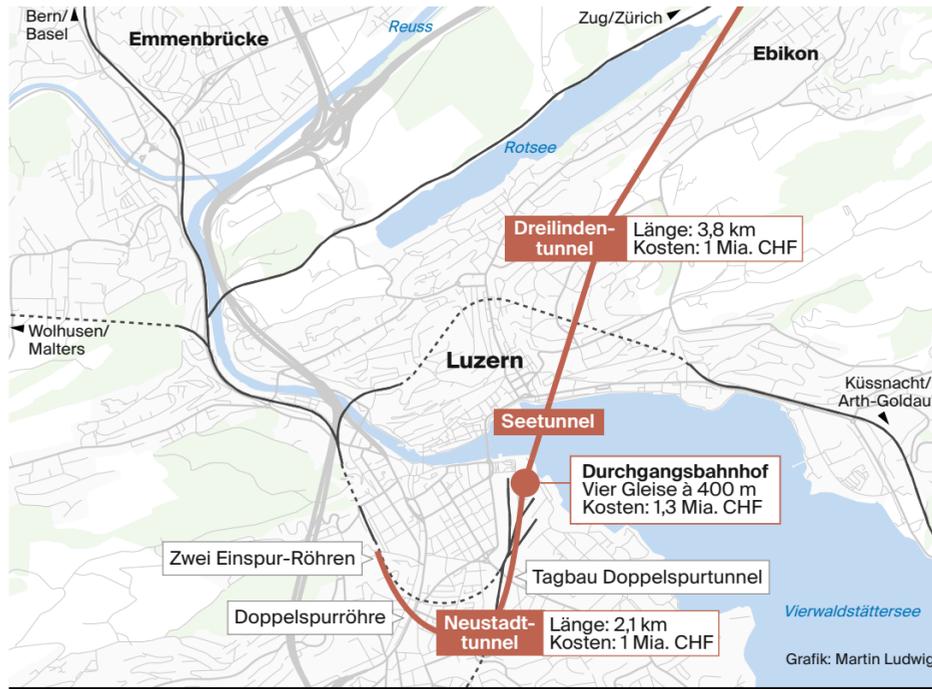
Was nützt der Durchgangsbahnhof? Aus Luzerner Sicht ist die Antwort klar: Mit der neuen unterirdischen Bahnlinie kann der Zugverkehr in der Region massiv ausgebaut werden. Das ist dringend nötig, da der heutige Bahnhof Luzern so überlastet ist, dass man keinen einzigen zusätzlichen Zug mehr in den Fahrplan einzwängen kann.

Nun kann man sich fragen: Ist es realistisch, dass der Bund 3,3 Milliarden Franken bezahlt, nur damit die Luzerner S-Bahnen künftig im Viertelstundentakt verkehren können? Wenn das Luzerner Milliardenprojekt in «Bern» eine Chance haben soll, muss es auch einen nationalen Nutzen bringen. Das ist denn auch Teil der ETH-Analyse, mit der Verkehrsminister Albert Rösli sämtliche grossen Bahnprojekte nochmals überprüfen lässt. Letztlich geht es darum, diejenigen Projekte auszuwählen und zu priorisieren, die für die Schweizer Mobilität den grössten Nutzen bringen.

### Entlastung für die Achse Zürich-Bern

Der Durchgangsbahnhof Luzern hat dabei gute Karten. Der Nutzen in einem nationalen Kontext wurde bereits in zahlreichen Konzepten und Studien untersucht. So entsteht dank der Luzerner Durchmesserlinie eine

### Durchgangsbahnhof Luzern



zweite leistungsfähige Verbindung zwischen Ost- und Westschweiz. Diese ist in der Lage, die stark befahrene Achse über Zürich-Bern zu entlasten.

Im «SBB-Rahmenplan Luzern» aus dem Jahr 2010 werden halbstündliche Direktzüge zwischen Zürich und Genf via Luzern erwähnt. Diese hätten auch den Vorteil, dass die Stadt Zug direkt an die Region Bern/Romandie

angeschlossen würde. Gleichzeitig würde es von Sursee neue Direktzüge nach Zürich geben. Zwischen Luzern und Zürich würde sogar ein Viertelstundentakt entstehen.

Der Durchgangsbahnhof soll zudem für zahlreiche Strecken die Fahrzeit massiv verkürzen (siehe Tabelle). Dies aus mehreren Gründen: Erstens wird die Zufahrt zum Bahnhof

Luzern viel kürzer – so liegen zwischen dem Hauptbahnhof und Ebikon heute 8 Kilometer, künftig werden es dank des Seetunnels noch 4 Kilometer sein.

### 19 Minuten schneller ins Tessin

Zudem können die Züge in höherem Tempo in den unterirdischen Bahnhof einfahren. Gleichzeitig wird die Aufent-

haltsdauer im Bahnhof Luzern massiv reduziert – weil die Züge nicht mehr wenden müssen und weil Passagiere dank durchgehender Verbindungen seltener umsteigen müssen.

Bemerkenswert ist vor allem die Fahrzeitverkürzung auf der Nord-Süd-Achse. Luzern war bekanntlich seit Jahrhunderten ein wichtiger Etappenort auf dem Weg zwischen Basel und dem Tessin. Doch wegen der Kapazitätsprobleme in Luzern wurde der Nord-Süd-Verkehr in den letzten Jahren immer stärker nach Zürich verlagert. Obwohl die Strecke länger ist, dauert die Reise Basel-Lugano via Zürich genau gleich lang wie via Luzern. Mit dem Durchgangsbahnhof würde sich dies ändern: Dann wäre die Reise über Luzern konkurrenzlos schneller. So würden auch wieder regelmässige Direktzüge zwischen Deutschland und Italien möglich – natürlich über Luzern.

### Nutzen: 150 Millionen Franken pro Jahr

Kein Wunder, schrieb die «Schweizer Eisenbahnrevue» 2016 in einem Fachartikel über den Durchgangsbahnhof: «Es gibt in der Schweiz kaum ein vergleichbares Projekt, das gleichzeitig einen derart hohen internationalen, nationalen und regionalen Nutzen verspricht.» Interessant sind auch die Aussagen bezüglich des finanziellen

Nutzens, nachzulesen in der «Nutzenstudie Tiefbahnhof Luzern» (Kanton Luzern, 2015): Durch die Reisezeitgewinne und die Mehreinnahmen dank Mehrverkehr resultiert ein Nutzen von 150 Millionen Franken pro Jahr.

In derselben Nutzenstudie ist auch festgehalten, dass der Durchgangsbahnhof den Vergleich mit anderen Grossprojekten keineswegs scheuen muss: In der Kategorie «Abbau von Überlast im Personenverkehr» gehört das Luzerner Projekt zu denen mit dem stärksten Entlastungseffekt. Einzig auf der Achse Ostschweiz-Zürich-Lausanne gibt es einzelne Ausbauten, die einen noch stärkeren Effekt hätten.

### Fahrzeitverkürzung dank Durchgangsbahnhof

Strecke	Zeitersparnis
Zug-Olten	14 Minuten
Basel-Lugano	19 Minuten
Basel-Sarnen	20 Minuten
Basel-Küssnacht	22 Minuten
Ebikon-Bern	20 Minuten
Ebikon-Hochdorf	25 Minuten
Stans-Rotkreuz	24 Minuten

Quelle: Rahmenplan Luzern, Schlussbericht (SBB, 2010); Planungsbericht Durchgangsbahnhof (Kanton LU, 2015).

## Stadt schützt sich im bunten Stil vor Terrorgefahr

Sie sind klobig, versperren den Weg und sind mit Konfetti verziert. Rund um die Luzerner Innenstadt stehen derzeit 70 «Big Bags».

Silvio Frei

Wer derzeit in der Stadt Luzern unterwegs ist, dem stechen die grossen weissen Säcke mit den bunten Konfetti-Verzierungen unweigerlich ins Auge. Doch woher kommen diese fasnächtlichen Elemente, und wofür sind sie da? Übersehen kann man sie nicht: Seit Montagmittag sind sie in der gesamten Kernstadt grossflächig abgestellt worden.

Wie Carmen Erni, Projektleiterin der Abteilung Stadtraum und Veranstaltungen, erklärt, handelt es sich um sogenannte «Big Bags». Auf Deutsch bedeutet das so viel wie «grosse Säcke». Sie können mit Materialien wie Sand oder Kies befüllt werden. In Luzern sind sie laut Erni mit Erde gefüllt. Und sie werden nicht wie üblich zum Transport von Baustoffen verwendet, sondern zum Schutz von Personen.

### Säcke als Ergänzungen der notwendigen Massnahmen

Die «Big Bags» sind eine von mehreren sicherheitsbedingten Neuerungen an der diesjährigen Fasnacht. Neben einem Parkverbot für Fasnachtswagen, einem zusätzlichen Sanitätsposten, Kameras zur Personenlenkung und dem Comeback des Putztüüfels gehören auch zusätzliche Sperr-



Die «Big Bags» zwischen Seebrücke und Rathausquai.

Bild: Jeanne Kaufmann (Luzern, 24. 2. 2025)

mittel zu den erweiterten Sicherheitsmassnahmen. Dazu gehören auch die rund 70 «Big Bags». «Diese wurden in den vergangenen Tagen von der Stadt Luzern an Standorten aufgestellt, die zu-

sammen mit der Luzerner Polizei festgelegt wurden», erklärt Carmen Erni.

Aufgrund der jüngsten Vorfälle in Magdeburg und den USA achtet man in Luzern ebenfalls

darauf, die Zufahrtsstrassen zu sichern. Damit soll verhindert werden, dass jemand mit einem Fahrzeug in die Menschenmenge rast. Hier kommen die «Big Bags» zum Einsatz. Sie ergänzen

die mobilen Fahrzeugsperrern, blockieren die Zufahrtswege und schützen damit die Fasnächtlerinnen und Fasnächtler. Schliesslich waren im letzten Jahr rund 300'000 Fasnachts-

begeisterte in der Stadt Luzern unterwegs.

Die «Big Bags» stechen optisch derzeit stark hervor. Soll der Luzerner Bevölkerung damit auch visuell ein Sicherheitsgefühl vermittelt werden? «Nein», erklärt Erni. «Es werden einfach die aus Sicht der Luzerner Polizei und der Stadt Luzern notwendigen Sicherheitsmassnahmen mit den «Big Bags» ergänzt.» Der Stadt sei aber natürlich bewusst gewesen, dass die Sicherheitsvorkehrungen stärker auffallen würden als in den Vorjahren. Vor allem, weil dieses Jahr erheblich mehr Vorkehrungen getroffen wurden.

Auch wenn vielleicht der eine oder andere die neuen Elemente als störend empfindet, so bleibt die Sicherheit das höchste Gut für die Organisatoren der Fasnacht. Oder wie es Peti Federer, Sprecher des Lozärner Fasnachtskomitees, an der Medienorientierung vom 12. Februar ausdrückte: «Fasnacht und Verbote – da «tschuderet's» einem zwar zuerst, aber wir sind uns der Verantwortung und unserer grossen Hebelwirkung zur Sensibilisierung der Leute bewusst. Denn niemand will, dass ein Worst-Case-Szenario eintritt.» Und genau um dieses Worst-Case-Szenario zu verhindern, stehen neu auch die «grossen Säcke» im Einsatz.