



POLITIK VERKEHR

Projektleiter Christoph Fessler in der Luzerner Bahnhofshalle. (Bild: les)

SBB forciert Luzerner Durchgangsbahnhof

«Investitionen in den Kopfbahnhof führen weiter in die Sackgasse»

26.04.2018, 04:40 Uhr

54 Varianten hat die SBB für die Entwicklung des Bahnnetzes geprüft. Sie kommt zum Schluss: Ohne Zimmerbergtunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern geht es nicht. Und sie prüft, ob künftig eine sogenannte Express-S-Bahn Zürich mit Luzern verbinden könnte.



Autor/in:

Linus Estermann

@LINUSSLI FOLGEN

Tiefbahnhof und Zimmerbergtunnel II sind die beiden grossen Bahninfrastrukturprojekte in Luzern und Zug. Diesen Mittwoch präsentierte die SBB, wie es weitergeht und was hinter dem komplizierten Begriff «Korridorrahmenplan Zentralschweiz» steckt. Projektleiter Christoph Fessler stand Rede und Antwort.

WERBUNG

zentralplus: Christoph Fessler, Sie haben dutzende Varianten geprüft. Was ist Ihr Ergebnis?

Christoph Fessler: Sowohl der Zimmerbergtunnel II wie auch der Durchgangsbahnhof Luzern sind für die SBB die einzigen Projekte, welche auch langfristig die Nachfrage abdecken können und deshalb weiterverfolgt werden sollten.

zentralplus: Mit welcher Methode haben Sie das ermittelt?

Fessler: Bei einem Korridorrahmenplan werden zuerst verschiedene, allgemeine Planungsgrundsätze festgelegt – zum Beispiel dass das Knotensystem grundsätzlich beibehalten und weiterentwickelt wird und die Fahrzeiten auf das Knotensystem ausgerichtet werden. Dann wird im langfristigen Horizont ermittelt, welche Bedürfnisse es im Personen- und Güterverkehr gibt.

zentralplus: Gibt es grundlegende Neuerungen?

Fessler: Es wurde eine neue Produktdifferenzierung beim Personenverkehr festgelegt. Während die IC/IR nur in grösseren Städten halten, bedient die S-Bahn alle Stationen. Die Express-S-Bahn bedient nur die nachfragestärksten Haltestellen – es ist vorstellbar, dass eine solche zwischen Luzern und Zürich verkehrt.

zentralplus: Wie kamen Sie anschliessend auf die beste Lösung?

Fessler: Wir haben die zahlreichen Varianten der Linienführungen, die unterschiedlichen möglichen Geschwindigkeiten und die verschiedenen Fahrplanvarianten getestet. Von 54 Kombinationen konnten wir die Anzahl wegen den Kantenzeiten im Fernverkehr auf ein vernünftiges Mass reduzieren. 14 Kombinationen haben wir vertieft angeschaut.

Das läuft auf politischer Ebene

Der Bundesrat hat sich bereits mit den Ausbausritten 2030/35 befasst. Die Realisierung des Zimmerbergstunnels II ist darin vorgesehen. Den Tiefbahnhof hat der Bundesrat als klar einzige Lösung für den Knotenpunkt Luzern definiert – jedoch erst die Planung, nicht die Realisierung im nächsten Ausbauschritt vorgesehen.

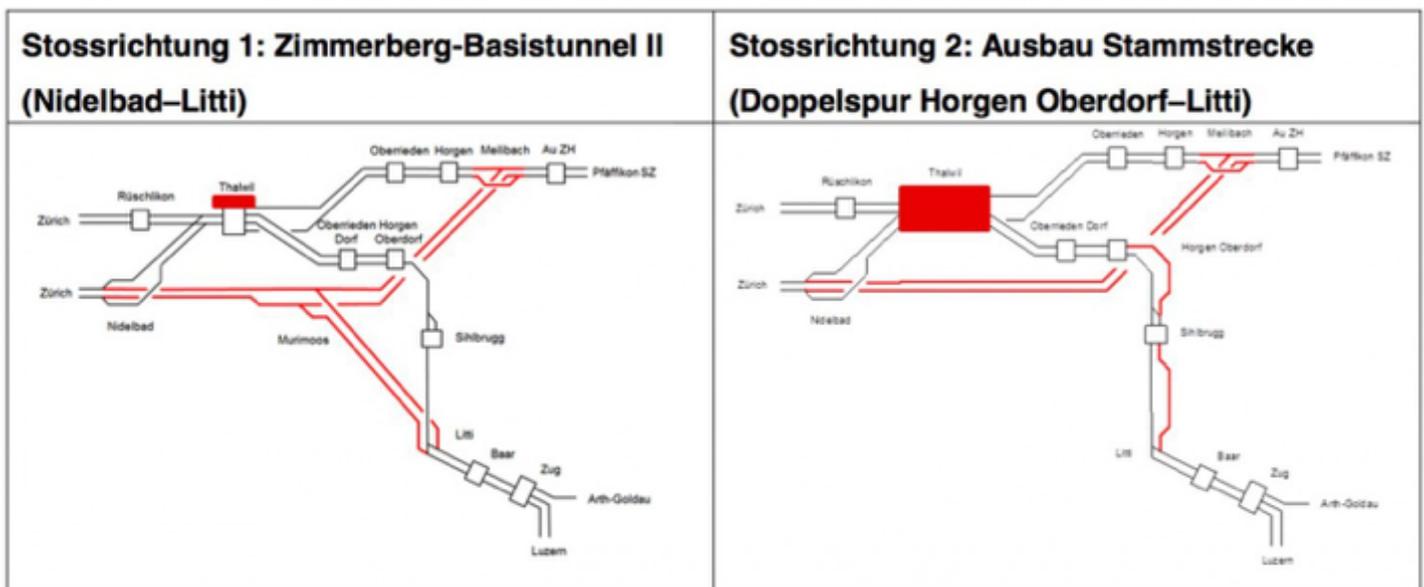
Der Kanton Luzern klärt gleichzeitig ab, ob er den Tiefbahnhof vorfinanzieren will und kann. Der Bund will jedoch keine Garantie geben, ob er das Geld dereinst zurückzahlt.

zentralplus: Und dann?

Fessler: Wir legten die 14 Kombinationen den betroffenen Kantonen, dem Bundesamt für Verkehr und den Partnerunternehmen vor. Fünf sind auf die grösste Zustimmung gestossen. Es gibt jedoch keine Kombination, die restlos alle zufrieden stellt. Es wird viele Gewinner, aber auch wenige Verlierer geben.

zentralplus: Eines Ihrer Fazits lautet: Es braucht den Zimmerbergstunnel II. Was spricht gegen einen Ausbau der Doppelspur Litti nach Horgen Oberdorf und umfangreiche Ausbauten im Knoten Thalwil?

Fessler: Eine Steigerung des Angebots zwischen Zürich und Zug hat grössere Infrastrukturmassnahmen auf dem Abschnitt Thalwil–Litti zur Folge. Massnahmen müssen einerseits auf der heute eingleisigen Strecke zwischen Horgen Oberdorf und Litti und andererseits im Bahnhof Thalwil getroffen werden. Die Verkürzung der Fahrzeit um sechs Minuten, die Konkurrenzfähigkeit zur Autobahn und gleich hohe Kosten im Vergleich zum Ausbau der Stammstrecke sprechen zugunsten der Stossrichtung Zimmerbergbasistunnel II.



Die SBB favorisieren die Lösung links, weil ein grosser Ausbau des Bahnhofs Thalwil auf Widerstand stossen würde. (Bild: zvg)

Entscheidend ist die Situation im Knoten Thalwil – dort ist die Kapazität heute ausgereizt. Ohne den Zimmerbergbasistunnel II müssten im Norden des Bahnhofs Thalwil zwei zusätzliche Gleise und im Süden zwei Entflechtungsbauwerke gebaut werden. Ein Ausbau würde zu Enteignungen, Gebäudeabbrüchen und einer Vielzahl an Einsparungen führen.

zentralplus: Wie sieht die langfristige Stossrichtung für den Bahnhof Luzern aus?

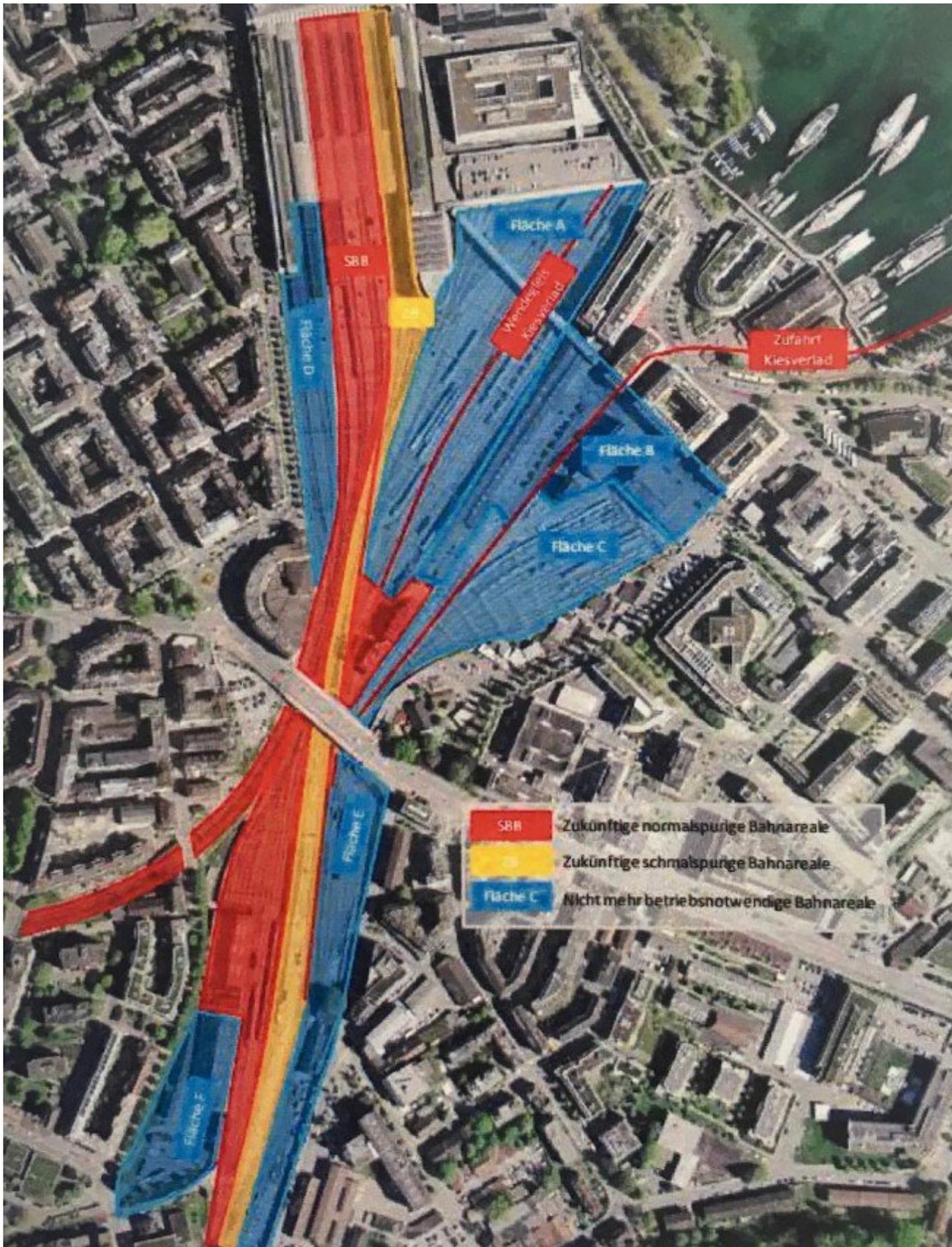
Fessler: Es gibt zwei Varianten, basierend auf einem stufenweisen Ausbau des bestehenden Netzes. Dabei wird die komplexe Struktur des Bahnhofs aufrechterhalten. Die dritte Variante sieht eine grundsätzliche Umstrukturierung des Schienennetzes vor mit einem Durchgangsbahnhof Luzern.

zentralplus: Sie nehmen vorweg, dass Sie den Tiefbahnhof präferieren?

Fessler: Alle Stossrichtungen in Luzern brauchen Tunnelinfrastrukturen und sind dementsprechend teuer. Die Stossrichtung mit Ausbauten am bestehenden Netz mit dem Kopfbahnhof führen immer weiter in eine Sackgasse. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist das einzige zukunftsgerichtete Projekt im Knoten Luzern. Positiv kommt hinzu, dass damit grosse Flächen für die Stadtentwicklung frei werden.

zentralplus: Können Sie das noch etwas detaillierter erklären?

Fessler: Wir haben am Bahnhof Luzern mehrere Herausforderungen. Die stark frequentierte Bahnhofshalle ist die eine. Jedoch ist die Lage auch im Vorbahnhof prekär. Der Weichenkopf ist das kapazitätsbestimmende Element im Bahnhof Luzern. Hier müssen alle Weichen ersetzt und an einen neuen Standort verlegt werden, damit zwei zusätzliche Gleise in den Bahnhof Luzern eingeführt werden können. Auch ein Ausbau des heutigen Kopfbahnhofs braucht mehr Platz. Die Zentralbahn würde verdrängt in die Areale der heutigen Abstellgleise.



Mit einem Durchgangsbahnhof würde die SBB oberflächlich noch die rote Fläche nutzen und die Zentralbahn die gelbe. Was blau gefärbt ist, würde für die Stadtentwicklung frei.

zentralplus: Beim Preis für den Tiefbahnhof geht man von 2,4 Milliarden aus. Das ist enorm viel Geld.

Fessler: Das ist so. Deshalb legt die SBB grossen Wert darauf, vor einem Spatenstich die Wirtschaftlichkeit zu berechnen. Und wir sind an mehreren Fronten aktiv. Smarte Lösungen sind etwa viel günstiger. Mit Apps wollen wir die Auslastung anzeigen können. Ziel ist, so die Verkehrsspitzen zu brechen und die Nachfrage besser zu steuern. Über den ganzen Tag liegt die Auslastung der Züge nur bei 30 Prozent.

zentralplus: In Ihren Plänen spielen auch neue S-Bahnstationen eine Rolle. Sie schlagen Kreuzstutz, Paulusplatz oder Langensand-Steghof vor. Wie konkret ist das?

Fessler: Das sind Planungen in einem Horizont bis 2050. Da sind auch Ausbauten in Ebikon, Emmenbrücke oder Sursee vorgesehen – zudem wird es an vielen Bahnhöfen Perronverlängerungen brauchen.

zentralplus: Das alles wird Platz brauchen. Spitzen Sie bereits jetzt die Ohren, wenn auf diesen Grundstücken etwas geschieht?

Fessler: Schon heute sichert sich die SBB Landreserven. Der nun erarbeitete Korridorrahmenplan Zentralschweiz dient uns auch als Interessensicherung. Beispiel Ebikon: Beinahe monatlich kommen Grundeigentümer mit Bebauungsplänen zu uns. Da wird gegenseitig geprüft, was künftig einen Ausbau tangieren könnte. Dieses Problem haben wir mit dem Durchgangsbahnhof Luzern übrigens gar nicht. Da wird alles unterirdisch gebaut. Oberirdisch entstehen neue Flächen, welche für städtebauliche Entwicklungen genutzt werden können.

zentralplus: Und wenn alles klappt, gibt's bei der Eröffnung des Tiefbahnhofs einen Viertelstundentakt nach Zürich?

Fessler: Ja, bei der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Luzern gibt es einen Viertelstundentakt Luzern – Zürich. In der Botschaft zu Ausbauschritt 2030/35, welche aktuell das Bundesamt für Verkehr erarbeitet, wird bereits eine Art Viertelstundentakt angestrebt. Es bestehen allerdings verschiedene Einschränkungen. Erst der Durchgangsbahnhof wird die im Bahnhof Luzern und auf den Zufahrtsstrecken notwendigen Kapazitäten schaffen können.

NOCH MEHR POLITIK