

## «Der Bau des Durchgangsbahnhofs ist eine Operation am offenen Herzen»

Massimo Guglielmetti ist der neue «Mister Durchgangsbahnhof». Er sagt, was in den nächsten zehn Jahren auf Luzern zukommt.

Robert Knobel

Eine Vision wird langsam Realität: Jahrelang haben die Luzernerinnen und Luzerner von einem unterirdischen Bahnhof geträumt und immer wieder Rückschläge eingesteckt. Doch im vergangenen Herbst stellte der Bundesrat erstmals Geld für die Planung des Durchgangsbahnhofs in Aussicht. Nach dem Ständerat hat am 4. Juni 2019 nun auch der Nationalrat Ja gesagt zu einem 100-Millionen-Kredit. Mit diesem Geld soll das Jahrhundertbauwerk – ein unterirdischer Bahnhof mitsamt Durchmesserlinie und Seeunterquerung – zur Baureife gebracht werden.

Die Planungen haben bereits begonnen, unter anderem mit Sondierbohrungen für den Neustadtunnel. Hauptverantwortlich für die Planungen sind die SBB mit Massimo Guglielmetti an der Spitze des Projektierungsteams.

**Starten wir mit der Frage, die die Luzerner wohl mit Abstand am meisten interessiert: Wann eröffnet der neue Durchgangsbahnhof?** Massimo Guglielmetti: Wir gehen von zehn Jahren Planung und zehn Jahren Bauzeit aus. Die Eröffnung wäre somit im Jahr 2040. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass das Parlament das Projekt in den nächsten Ausbauschnitt 2040 aufnimmt.

**Zehn Jahre Planung – wieso dauert das so lange?** Der aktuelle Stand des Projekts ist folgender: Seit 2013 liegt ein Vorprojekt für den unterirdischen Bahnhof und den Tunnel nach Ebikon vor. Wir werden dieses Vorprojekt bis Ende 2022 aktualisieren – so sind beispielsweise neue Sicherheitsnormen hinzugekommen, die wir berücksichtigen müssen. Für den zweiten Teil der Durchmesserlinie, den Neustadtunnel, gibt es bisher lediglich eine Studie. Unsere Aufgabe ist es nun, den Neustadtunnel auf Stufe Vorprojekt zu bringen. Ziel ist, anschliessend das gesamte Bau- und Auflageprojekt bis 2026 fertigzustellen. Im selben Jahr wird das Parlament voraussichtlich den Ausbauschnitt 2040 beschliessen. Sagt das Parlament Ja zum Durchgangsbahnhof, steht der Kredit für das Genehmigungsverfahren und den Bau zur Verfügung.

**Die Seeunterquerung ist das Paradestück der Durchmesserlinie. Können Sie schon Näheres dazu sagen?** Dieser Tunnel ist eine Schweizer Premiere: Noch nie wurde ein ganzer See unterquert. Das ist ein äusserst komplexes Bauwerk. Für das Vorprojekt liess man daher sogar Geologen aus England kommen, die damit bereits Erfahrung haben. Man hat sich in der Folge für die sogenannte «Caisson-Methode» entschieden, bei der ein vorfabrizierter Kasten als Arbeitsraum unter der Wasseroberfläche versenkt wird. Dabei wird der See in Abschnitten von zirka 50 Metern trocken gelegt. So kann die Reuss stets ungehindert abfliessen. Der Tunnel wird sich mindestens zwei Meter unter dem Seeboden befinden.

**Zwei Meter im Boden – das tönt nicht gerade nach viel...** Das entspricht dem Niveau des unterirdischen Bahnhofs. Würden wir noch tiefer gehen, würden sich bautechni-



Massimo Guglielmetti im Bahnhof Luzern. Mitten in der Gleishalle wird dereinst eine riesige Baustelle entstehen – sechs Gleise müssen deswegen während Jahren gesperrt werden. Bild: Eveline Beerkircher (26. Juni 2019)

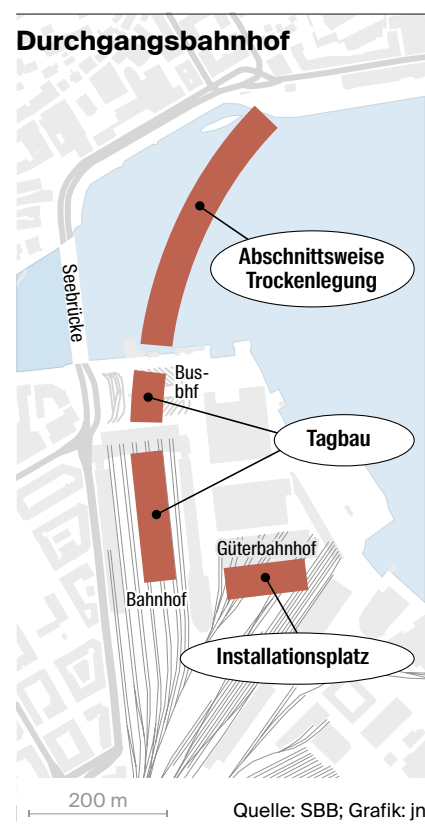
sche, umweltrelevante und finanzielle Risiken enorm erhöhen. Denn der Untergrund rund um den Luzerner Bahnhof gehört wegen Seeablagerungen und Sedimenten aus Überschwemmungen zu den schwierigsten der Schweiz.

**Apropos Bahnhof: Die Bauarbeiten an diesem stark frequentierten Ort sind eine Herausforderung. Was bedeutet das für den Alltag der Luzerner Bevölkerung?** Der Bau des neuen Bahnhofs ist tatsächlich eine Operation am offenen Herzen. Die Baustelle wird mitten in der Bahnhofshalle liegen, die Gleise 8 bis 13 müssen während mehrerer Jahre komplett gesperrt werden.

**Wie soll das gehen? Der Luzerner Bahnhof ist ja heute schon am Limit seiner Kapazität...** Unser Ziel ist es, das bisherige Bahnangebot auch während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Dazu müssen wir auf Nebengleise ausweichen, die heute kaum genutzt werden – etwa die

### «Der See wird in Abschnitten von zirka 50 Metern trocken gelegt.»

Massimo Guglielmetti  
Leiter Programm «neuer Bahnhof Luzern» bei den SBB



Gleise 1 und 2 auf der Seite Zentralstrasse sowie die Gleise 15 und 16 für die Zentralbahn.

**Beim Bau des neuen Bahnhofs Ende der Achtzigerjahre wurden bereits Fundamente für einen späteren Tiefbahnhof eingebaut. Zahlen sich diese Vorarbeiten nun aus?**

Nein, die Fundamente können wir für den neuen Bahnhof nicht nutzen, da sich seine Position inzwischen verändert hat: Statt unter den Zentralbahn-Gleisen kommt er nun in der Mitte der Bahnhofshalle zu liegen. Wir prüfen aber, die Fundamente für eine unterirdische Logistikanlage für die Versorgung der Geschäfte sowie die Abfallentsorgung zu nutzen.

**Wird auch der Busbetrieb von den Bauarbeiten betroffen sein?**

Ja, da der neue Bahnhof im Tagbau erstellt wird, muss auch ein Teil des Bahnhofplatzes gesperrt werden. Dazu braucht es Ersatzhaltestellen rund um den Bahnhof. Auch einige Schiffsanlegestellen müssen vorübergehend weichen.

**Im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof wird eine alte Idee wieder aktuell: Ein Busbahnhof über den Gleisen. Die CVP hat kürzlich im Kantonsrat ein Postulat dazu eingereicht. Wäre das eine Lösung?**

Wenn man eine solche Idee prüfen will, dann wäre jetzt sicher der richtige Zeitpunkt dafür.

**Die Planung für das Grossprojekt laufen auf Hochtouren, doch der Baukredit für die Durchmesserlinie wird erst 2026 im Parlament behandelt. Macht Sie diese Unsicherheit nervös?**

Nein. Unsere Aufgabe ist es, das Projekt bis 2026 so weit zu bringen, dass nur noch das Geld dazu gesprochen werden muss. Wir geben alles, um dieses Ziel zu erreichen. Die Erfahrung zeigt, dass gut vorbereitete Grossprojekte, deren Nutzen erwiesen ist, bei der Politik gute Chancen haben.

**In Luzern ist man etwas skeptisch – zu oft wurde man vom Bund in Sachen Durchgangsbahnhof enttäuscht. Was macht Sie so sicher, dass es diesmal klappt?**

Das Entscheidende ist, dass inzwischen sämtliche Partner am selben Strick ziehen – also Stadt und Kanton Luzern, SBB, Zentralbahn, Bund sowie die Kantone Ob- und Nidwalden. Das war nicht immer so: In Luzern war der Durchgangsbahnhof lange umstritten. Denn Einigkeit ist bei einem solchen Projekt absolut matchentscheidend.

**Hinweis** Massimo Guglielmetti (42) stammt aus dem Tessin und hat an der ETH Umweltwissenschaften studiert. Zudem hat er in Bodenphysik doktortiert. Er arbeitet seit 2012 bei den SBB – zunächst bei den Divisionen Immobilien sowie Infrastruktur. Seit Anfang 2019 ist er als Programmleiter hauptverantwortlich für die Planungen der Luzerner Durchmesserlinie. Massimo Guglielmetti wohnt mit seiner Familie im Kanton Luzern.