

Neuer Bahnhof: Bern irritiert Luzern

Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einem Tiefbahnhof und einer Durchmesserlinie. Doch der Bund spricht nun plötzlich von einer «ersten» und «zweiten» Etappe.

Robert Knobel

Die Freude war gross im Sommer 2019: Damals sagten National- und Ständerat Ja zu einem 100-Millionen-Kredit für die Planung des Luzerner Durchgangsbahnhofs. Seither ist das Jahrhundertvorhaben keine bloss Vision mehr, sondern ein reales Projekt. Doch beim näheren Hinsehen wird klar: Luzern muss noch einige Hürden überwinden, damit der Quantensprung Wirklichkeit wird.

Erstens ist für die Baukosten (rund 2,4 Milliarden Franken) noch kein Geld gesprochen – das tut das eidgenössische Parlament voraussichtlich erst 2026. Zweitens sorgt eine Aussage im Sachplan Verkehr des Bundes für Irritation. Dort heisst es zum Luzerner Durchgangsbahnhof wörtlich: «Nach der aktuellen Planung wird in einer **ersten Etappe ein Tiefbahnhof Luzern als Kopfbahnhof** unter dem heutigen Bahnhof Luzern erstellt. Die Zufahrt erfolgt ab Ebikon mit einem neuen 3,5 km langen Doppelspurtunnel unter dem Seebecken hindurch. Dies ermöglicht in einer **zweiten Etappe die Fertigstellung des**

Durchgangsbahnhofs mit dem Bau der Zufahrt via Neustadtunnel zum Portal Heimbach.»

Stadtrat: Projekt soll als Ganzes begonnen werden

Auch auf der kantonalen Website zum Durchgangsbahnhof spricht der Kanton Luzern von einer ersten Etappe, die 1,8 Milliarden koste, und einer zweiten für 600 Millionen, welche die Durchbindung der unterirdischen Linie Richtung Bern/Basel beinhaltet. Doch eigentlich will der Kanton von einem etappierten Bau nichts wissen, wie er nun klarstellt. «Eine Etappierung des Durchgangsbahnhofs lehnen wir klar ab», schreibt der kantonale Baudirektor Fabian Peter (FDP) in seiner Stellungnahme zuhanden des Bundes.

Man habe zwar nichts gegen eine baulich bedingte etappierte Inbetriebnahme. Doch zentral sei, dass das Projekt als Ganzes begonnen und nicht ein Teil davon auf später verschoben wird. Das sieht auch der Luzerner Stadtrat so: «Der Durchgangsbahnhof soll als *ein* Projekt gesamthaft möglichst rasch realisiert werden», schreibt er in der Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr.

«Eine Etappierung des Durchgangsbahnhofs lehnen wir klar ab.»



Fabian Peter
Baudirektor Kanton Luzern (FDP)

Tatsächlich wurde eine mögliche Etappierung bisher in der Öffentlichkeit kaum thematisiert. So sagte SBB-Gesamtprojektleiter Massimo Guglielmetti im Juli 2019 gegenüber unserer Zeitung, man rechne für den Durchgangsbahnhof mit zehn Jahren Planung und 10 Jahren Bauzeit. Als Eröffnungstermin sei 2040 angepeilt.

Beim Bundesamt für Verkehr (BAV) relativiert man derweil die Aussagen im Sachplan. «Eine Etappierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist heute kein Thema», sagt BAV-Sprecher Michael Müller und fügt hinzu: «Die Bauzeit wird sich aber über viele Jahre erstrecken und aus verschiedenen Realisierungsschritten bestehen. Das Parlament wird letztlich darüber entscheiden.» Das unerfreulichste Szenario aus Luzerner Sicht wäre daher, wenn das Bundesparlament 2026 lediglich den Bau des Tiefbahnhofs mit Seetunnel bewilligt und den Entscheid über die Durchmesserlinie Richtung Bern/Basel auf später verlagert. Dies stünde dann völlig im Widerspruch zur bisherigen Haltung von Bund, Kanton und SBB: Sie sind schon vor Jahren zum Schluss gekommen,

dass ein Tiefbahnhof allein ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis hätte. Nur in Kombination mit einer Durchmesserlinie ist er wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll.

Von Küssnacht und Meggen unterirdisch nach Luzern?

Stadt und Kanton Luzern haben noch weitere Wünsche bezüglich des Durchgangsbahnhofs: Mit der neuen Durchmesserlinie wird auf der alten Stammstammstrecke viel Kapazität frei. Dies soll den Bau von neuen S-Bahn-Stationen ermöglichen, namentlich im Steghof (Langensandbrücke) und in Ruopigen (ausgangs Zimmereggstunnel). Nachdem diese beiden Haltestellen bereits im kantonalen Richtplan verankert sind, fordern Stadt und Kanton den Bund auf, sie ebenfalls einzuplanen.

Der Luzerner Stadtrat fordert zudem vom Bund Abklärungen, ob der neue See-/Dreilindentunnel nach Ebikon mit der bestehenden Megger Linie verbunden werden könnte. Dann könnten die Züge nicht nur aus Richtung Zug/Zürich, sondern auch von Küssnacht/Meggen via Tiefbahnhof nach Luzern fahren.

Im Rontal entsteht ein riesiger Abstellbahnhof mit 13 Gleisen

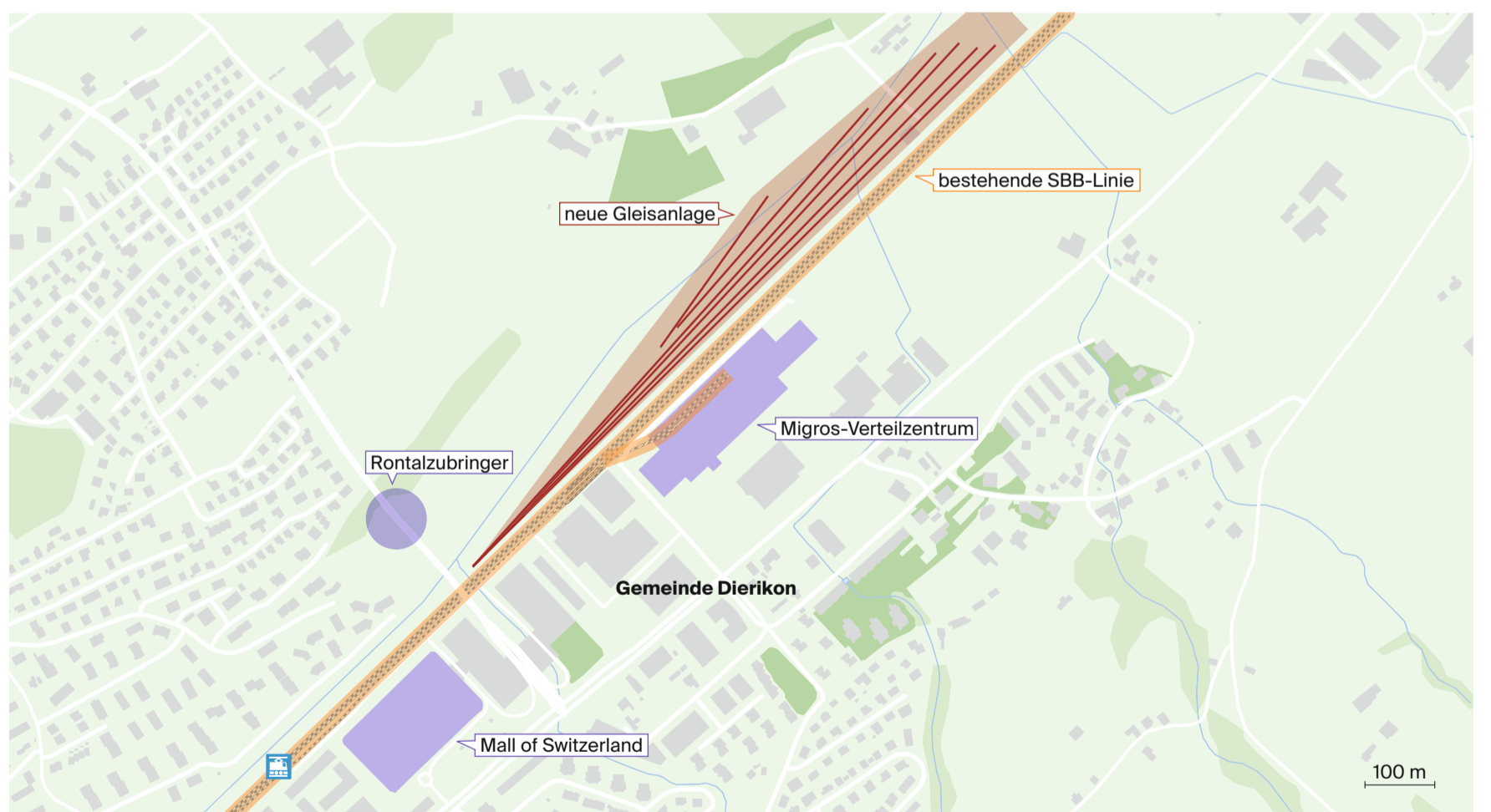
Dierikon Der geplante Durchgangsbahnhof Luzern hat nicht nur in der Stadt Luzern grosse Auswirkungen, sondern auch auf den Zubringerstrecken – insbesondere im Rontal. In Ebikon wird der neue Tunnel unter dem Seebecken in die Stammstammstrecke einmünden. Und nun wird bekannt, dass auch die Gemeinde Dierikon massiv vom Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof tangiert ist. Im Bereich des Rontalzubringers soll eine neue Abstellanlage für Züge mit insgesamt 13 Gleisen entstehen. Der Standort eigne sich perfekt dafür, schreiben die SBB in einer Mitteilung. Dies einerseits, weil genügend Platz vorhanden sei und weil der Standort vom Bahnhof Luzern aus gut erschlossen sei. Der Kanton Luzern wird die neue Gleisanlage in Dierikon im kantonalen Richtplan behördenverbindlich verankern.

Doch weshalb braucht es überhaupt eine neue Gleisanlage? Das Problem ist, dass es zwischen dem alten und dem neuen Luzerner Bahnhof keine direkte Verbindung mehr geben wird. Züge, die auf der unterirdischen Durchmesserlinie verkehren, können nicht auf den bisherigen, oberirdischen Gleisanlagen des Bahnhofs Luzern abgestellt werden. Deshalb muss eine neue Anlage gebaut werden. Die Abstellgleise in Dierikon werden dank des neuen Tunnels Luzern-Ebikon nur noch wenige Minuten vom Hauptbahnhof entfernt sein. In Dierikon sollen die Züge während der Nacht parkiert werden sowie in Nebenverkehrszeiten, wenn nicht alle Fahrzeuge gebraucht werden.

Baubeginn soll schon 2028 sein

Gebaut werden soll die Gleisanlage bereits in den Jahren 2028 oder 2029 – vermutlich also noch bevor die eigentlichen Bauarbeiten für die neuen Tunnel und den Durchgangsbahnhof beginnen. Evaluert wurden im Rontal insgesamt drei Standorte. Dass die Wahl auf Dierikon fiel, hat auch damit

Neue Gleisanlage im Rontal



Quelle: SBB/Karte: let

zu tun, dass das Areal relativ weit entfernt von Wohngebieten liegt. Eigentlich wäre in nächster Nähe mit dem Rontalzentrum eine grosse neue Wohnsiedlung geplant gewesen. Doch Ende 2019 versenkten die Stimmberechtigten von Dierikon diese Pläne.

Der Dierikoner Gemeindepräsident Max Hess (CVP) lässt durchblicken, dass der Gemeinderat nicht gerade begeistert ist von den Plänen der SBB. «Positiv ist aber, dass wir schon sehr früh in die Planung einbezogen werden. Wir haben gegenüber den SBB

klar signalisiert, dass wir das Projekt begleiten wollen.» Man hoffe, dass es für die Gemeinde neben den Immissionen und dem Landverbrauch doch in irgendeiner Form einen Mehrwert geben wird. Die Pläne der SBB wurden an der Gemeindeversammlung vom Montagabend erstmals der Dierikoner Bevölkerung vorgestellt. Ende März soll es zudem eine Informationsveranstaltung dazu geben.

Eine zweite Abstellanlage für die Züge aus dem Durchgangsbahnhof ist im Norden geplant, konkret in Sursee.

Diese soll gemäss den Plänen aber wesentlich kleiner werden als in Dierikon und lediglich vier Gleise umfassen.

Die SBB haben die Planergemeinschaft LUX (bestehend aus den Büros AFRY Schweiz, Dürig Architekten, B+S und Lombardi) mit der Projektierung des unterirdischen Bahnhofs Luzern beauftragt. Die beiden Tunnel, die zum neuen Bahnhof führen (Dreilinden-/Seetunnel und Neustadtunnel), werden durch zwei weitere Planergemeinschaften geplant: TransLu (Büros Gähler und Partner, ILF Beratende In-

genieure und dsp Ingenieure) sowie Hombrig (Aegerter & Bosshardt, Locher Ingenieure und Ramboll). Bis 2022 soll für Bahnhof und Tunnel ein Vorprojekt vorliegen. Die Planungskosten betragen rund 100 Millionen Franken. Dieses Geld ist bereits bewilligt – im Gegensatz zu den eigentlichen Baukosten von rund 2,4 Milliarden Franken. Darüber wird das Parlament erst 2026 entscheiden. Der Bau der Durchmesserlinie wird frühestens 2028 beginnen, die Fertigstellung ist gegen 2040 vorgesehen. (rk)