

Der Durchgangsbahnhof im Faktencheck

Zum Durchgangsbahnhof Luzern kursieren zahlreiche Behauptungen. Doch was stimmt tatsächlich?

Robert Knobel

Ein paar Minuten schneller in Zürich: Das ist der einzige Nutzen des Durchgangsbahnhofs.



Die Fahrt Richtung Zug/Zürich wird zwar tatsächlich fünf Minuten schneller, zudem soll es bis zu sechs Verbindungen pro Stunde geben. Die Fahrzeit zwischen Basel und Tessin verkürzt sich sogar um 20 Minuten. Aber das allein würde den Milliardenbau nicht rechtfertigen. Der Bahnhof Luzern ist heute ein Nadelöhr für den gesamten Bahnverkehr in der Region Luzern: Jeder einzelne Zug muss hier vorbei – der Bahnhof mit samt Zufahrt ist mit 22 Zügen pro Stunde/Richtung an der Kapazitätsgrenze angelangt. Ein Ausbau des Fahrplans ist daher nicht mehr möglich.

Mit der Durchmesserlinie und dem Tiefbahnhof wird das Nadelöhr unterirdisch umfahren. Zusammen mit dem alten, oberirdischen Bahnhof gibt es dann genügend Kapazität für einen deutlichen Ausbau des ÖV-Angebots: Die S-Bahnen verkehren künftig jede Viertelstunde, zudem werden neue S-Bahn-Haltestellen im Stadtzentrum (Paulusplatz und Steghof) geprüft. Auch werden neue Direktverbindungen möglich, etwa Bern–Sursee–Zug–Zürich oder Wolhusen–Rotkreuz. Und wenn in einer späteren Etappe auch die Strecke zum Verkehrshaus direkt in den Tiefbahnhof führt, werden Direktzüge Sursee–Küssnacht möglich. Auf praktisch allen Strecken von und nach Luzern werden die Züge häufiger verkehren als heute. Die genauen Angebotskonzepte müssen aber erst noch erarbeitet werden.

Die Bahnkapazität in Luzern liesse sich auch mit deutlich weniger Geld verbessern.



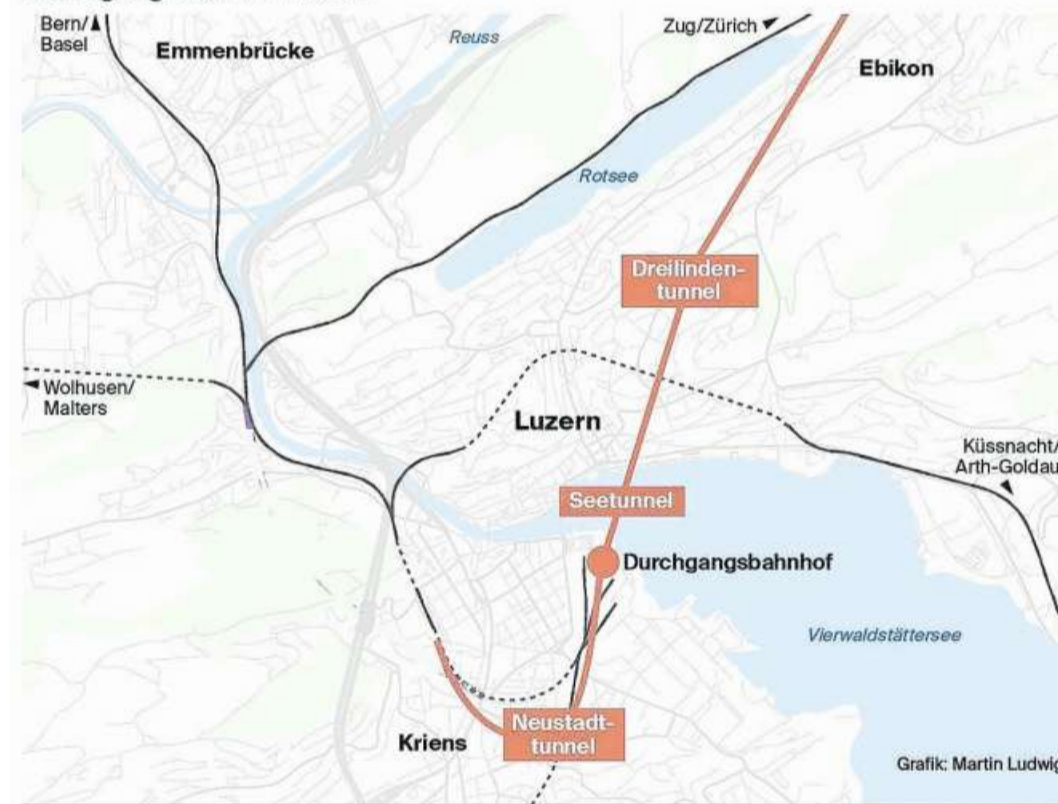
Es wurden insgesamt über 30 Varianten geprüft, um die Kapazität des Knotens Luzern zu verbessern. Der Durchgangsbahnhof hat sich als Projekt mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis erwiesen. Zum Vergleich: Der Doppelspur-Ausbau der Rotsee-Linie, der lange im «Rennen» war, hätte rund 700 Millionen Franken gekostet. Er hätte aber bloss den Betrieb der Strecke Luzern–Zug–Zürich etwas vereinfacht, am Kapazitätsproblem des Luzerner Bahnhofs aber nichts geändert. Auch die Idee, Luzern mit einem neuen Hauptbahnhof in Emmenbrücke zu entlasten, wurde nicht weiterverfolgt. Eine weitere Möglichkeit wäre, die Doppelspurtunnels, die heute zum Bahnhof



Unterirdisch einsteigen: Das soll der Tiefbahnhof Luzern ab 2040 möglich machen.

Visualisierung SBB

Durchgangsbahnhof Luzern



Luzern führen, auf drei Gleise auszubauen. Die Kapazität des Bahnhofs selber könnte dadurch aber nicht erhöht werden. Auch der Viertelstundentakt der S-Bahn wäre nicht möglich.

Der Torbogen am Bahnhofplatz muss weg.



Wegen der Bauarbeiten für den unterirdischen Bahnhof muss das Wahrzeichen des Bahnhofplatzes weichen. Geplant ist, den Torbogen in die Einzelteile zu zerlegen und zwischenzulagern. Ob er später zurückkehrt, hängt von der künftigen Neugestaltung des Bahnhofplatzes ab.

Das Seebecken muss für den Tunnel trocken gelegt werden.



Eine Trockenlegung wäre unmöglich, da das Seebecken der einzige Abfluss des Vierwaldstättersees ist. Ursprünglich war aber geplant, einzelne Bereiche vorübergehend trocken zu legen, damit dort am Tunnel gebaut werden kann. Inzwischen haben sich die SBB aber für eine andere Baumethode entschieden, das sogenannte Absenkverfahren: Mit Unterwasserbaggern soll eine Grube ausgehoben werden. Anschliessend werden fertige Tunnel-Elemente im Seeboden versenkt. Damit lassen sich gemäss SBB die Eingriffe ins Ökosystem verringern.

Der ÖV ist während der Bauarbeiten massiv eingeschränkt.



Die Bauarbeiten des Gesamtprojekts dauern 11 bis 13 Jahre. Während dem Bau des unter-

irdischen Bahnhofs stehen die heutigen Gleise 8 bis 13 im Bahnhof Luzern zeitweise nicht zur Verfügung. Als Ersatz sind bestehende Nebengleise oder Gleisprovisorien vorgesehen – etwa entlang der Zentralstrasse oder auf der Uni-Seite.

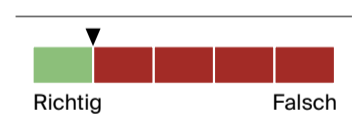
Tangiert von den Bauarbeiten ist auch ein Teil des Busbahnhofs auf dem Bahnhofplatz. Betroffen sind jene Buslinien, die am Bahnhof Luzern enden und dort jeweils längere Zeit stehen. Während der Bauarbeiten können diese Busse am Bahnhof nur noch zum Ein- und Aussteigen kurz anhalten. Danach fahren sie zu einem Wendeplatz im Gebiet Alpenquai, wo sie bis zu ihrem nächsten Einsatz warten. Ein detailliertes Fahrplankonzept für die Bauphase muss erst noch erarbeitet werden. Die Luzerner Regierung liess 2021 durchblicken, dass infolge der Bauarbeiten ein Angebotsabbau beim ÖV nicht ausgeschlossen sei.

Das Bahnhofparking muss ganz weg.



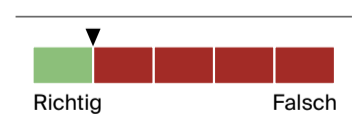
Der unterirdische Bahnhof wird genau dort gebaut, wo heute das Bahnhofparking P1 liegt. Die 377 Parkplätze müssen deshalb aufgehoben werden. Stadt und Kanton Luzern wollen diese in der Nähe kompensieren – wo genau, ist aber noch offen. Nicht tangiert sind die beiden anderen Parkings am Bahnhof: P2 (unter dem KKL) und P3 (hinter der Uni). Somit wird es am Bahnhof weiterhin 523 Parkplätze geben.

Beim Durchgangsbahnhof hat das Volk das letzte Wort.



Den definitiven Entscheid zum Bau des Luzerner Durchgangsbahnhofs fällt das Bundesparlament. Eine Volksabstimmung ist nicht vorgesehen. Selbstverständlich besteht aber die Möglichkeit, gegen das Bauprojekt Einsprache einzureichen.

Luzern kann sich das Milliardenprojekt nicht leisten.



Die insgesamt 3,3 Milliarden Franken für Tiefbahnhof, Seeunterquerung, Dreilinden- und Neustadt-tunnel werden vollständig vom Bund bezahlt (Bahninfrastrukturfonds). Hinzu kommen die nötigen Ergänzungen im Umkreis der Durchmesserlinie – etwa der Ausbau der Bahnhöfe Ebikon und Emmenbrücke. Diese Kosten übernimmt ebenfalls der Bund – genauso wie die Kosten für die

neue Abstellanlage in Dierikon, wo die Züge aus dem Tiefbahnhof nachts oder zu Nebenverkehrszeiten abgestellt werden. Dennoch verursacht der Durchgangsbahnhof auch für Luzern gewisse Kosten. So muss die Stadt die Plätze rund um den Bahnhof neu gestalten. Dazu gehört auch eine neue Personen- und Velounterführung vom Hirschematt zum Tribschenquartier. Und Kanton Luzern und Gemeinden werden den Angebotsausbau beim S-Bahn-Verkehr finanzieren müssen.

Ob der Durchgangsbahnhof je gebaut wird, ist völlig offen.



2019 hat der Bund 100 Millionen Franken für die weitere Planung des Projekts Durchgangsbahnhof Luzern freigegeben. Würde das Projekt beerdigt, wäre also sehr viel Geld in den Sand gesetzt. «Der Bund würde kaum so viel Geld in die Hand nehmen für ein Projekt, das er gar nicht will», sagte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, 2018 zu unserer Zeitung.

Trotzdem: Für den eigentlichen Bau der Durchmesserlinie ist noch kein Geld gesprochen. Eine erste Kredittranche für den Tiefbahnhof und die unterirdische Verbindung nach Ebikon soll 2026 oder 2027 vom Bundesparlament bewilligt werden. Politikerinnen und Politiker aus der Zentralschweiz kämpfen nun dafür, dass das Luzerner Projekt dann auch tatsächlich in der «Botschaft 2026» enthalten ist. Denn Luzern steht in Konkurrenz zu anderen Regionen, die ebenfalls Ausbauwünsche in Milliardenhöhe haben. Die zweite Etappe (Ausbau zur Durchmesserlinie mit Neustadt-tunnel) wird voraussichtlich 2030 bewilligt.