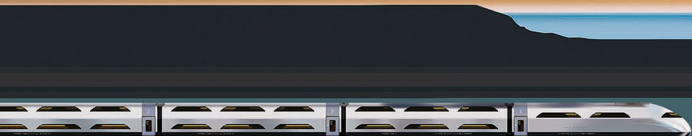


Luzerner Tiefbahnhof

# Unter den sieben Gleisen



8,9 Milliarden Franken will der Bund bis 2025 in das Bahninfrastrukturnetz stecken. Es ist fraglich, ob auch der geplante Luzerner Tiefbahnhof und der Zimmerbergtunnel davon profitieren. Denn derzeit zählen sie nicht zu den Projekten, die finanziert werden sollen.

Von Silva Maier

**E**r gehört zu den fünf grössten Schweizer Bahnhöfen. Den Luzerner Bahnhof nutzen täglich über 60 000 Reisende. Laut Ernst Eugster, Leiter Netzentwicklung Region Mitte bei der SBB, stösst der Verkehrsknoten mit 22 Zügen pro Stunde und Richtung schon heute an seine Kapazitätsgrenze. Die SBB rechnen damit, dass die Anzahl Fahrgäste während der kommenden zwanzig Jahre um 40 Prozent ansteigt. «Umfassende Analysen der Verkehrsströme haben gezeigt, dass es aufgrund der Engpässe keine kleinen Lösungen gibt», so Eugster. Eine Möglichkeit sehen die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden und deren Behörden im Bau eines Tiefbahnhofs, den sie seit rund zwei Jahren propagieren. Auch die Bevölkerung steht hinter der Idee: 2009 bewilligten die Luzerner Stimmberechtigten einen 20 Millionen Franken schweren Kredit für ein entsprechendes Vorprojekt mit einem 75-prozentigen Ja-Stimmen-Anteil.

## Perrons statt Parkplätze

Das Gesamtprojekt sieht einen Kopfbahnhof mit vier neuen Gleisen sowie zwei 420 Meter langen

und 12 Meter breiten Perrons vor. Diese kommen rund 14 Meter unter den Gleisen 8 bis 14 zu liegen. Darüber – etwa auf der Höhe des heutigen Untergeschosses – entsteht eine zusätzliche Ebene mit Läden. Dafür muss ein Teil des untersten Parkhausgeschosses unter dem Bahnhofplatz weichen. Zudem ist der Tiefbahnhof so angelegt, dass er später von einem Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden kann.

«Umfassende Analysen der Verkehrsströme haben gezeigt, dass es aufgrund der Engpässe keine kleinen Lösungen gibt.»

Ernst Eugster, SBB, Leiter Region Mitte

Angefahren wird er über einen 3,5 Kilometer langen Doppelspurtunnel, der bei Ebikon abzweigt und das Dreilinden-Quartier sowie die Seebucht unterquert. Die ersten 3100 Meter des Tunnels führen durch Sandstein und können mit einer Tunnelbohrmaschine ausgebrochen werden. Die letzten 400 Meter queren das Seebecken, wo der Baugrund schwierig ist. So wird dieser Teil des Bauwerks im Tagbau mit Pfahl- und Spundwänden in vier Etappen errichtet. Damit bleibt der Schifffahrtsbetrieb auch während des Baus

gewährleistet. «Der Luzerner Tiefbahnhof wird rund 220 Züge pro Tag abfertigen können und damit kurz- und mittelfristige Kapazitätsprobleme lösen», meint dazu Max Pfister, Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements des Kantons Luzern.

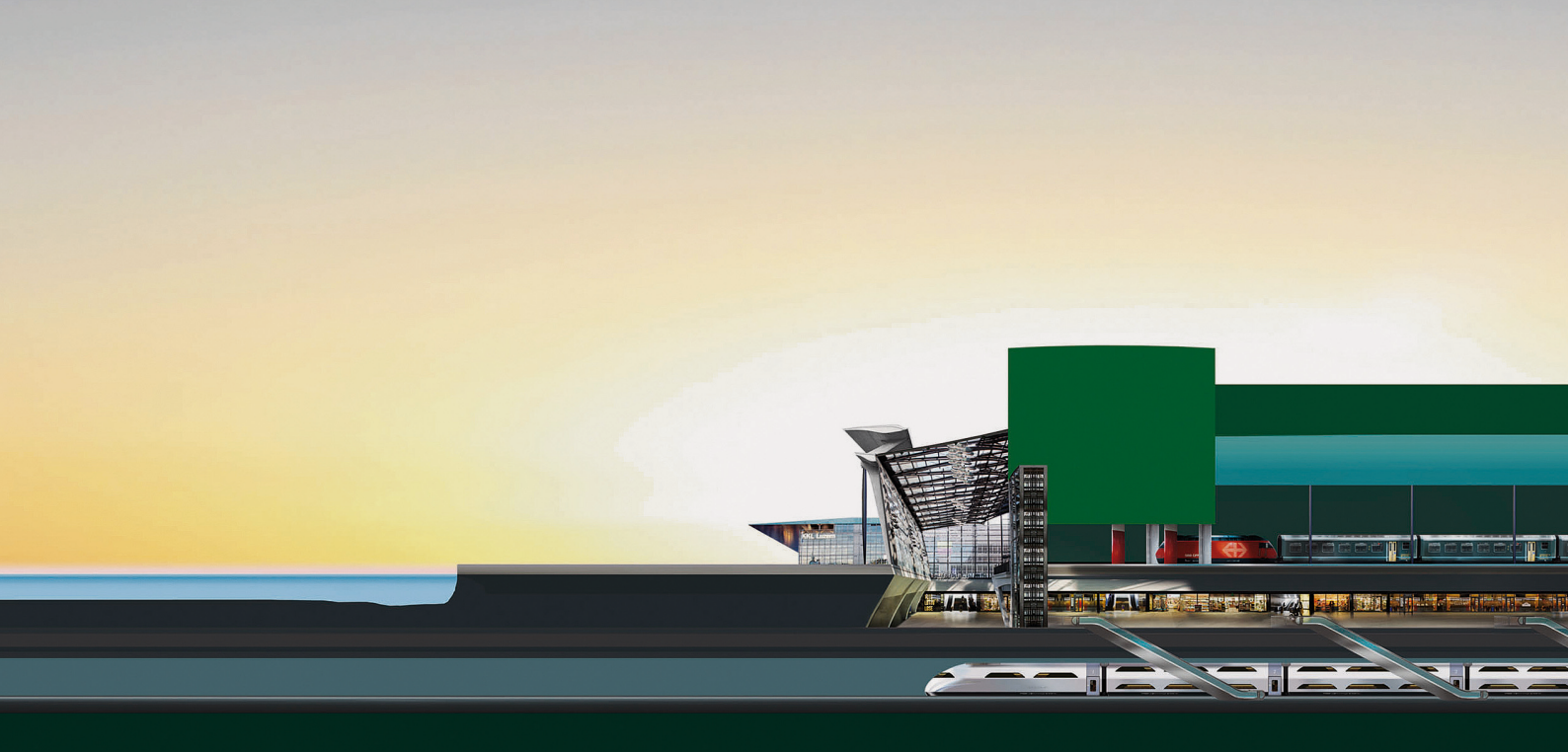
Wird der Bahnhof nicht erweitert, dürften die Pläne des Bundesamts für Verkehr (Uvek) die prekäre Situation in Luzern verschärfen: Bis 2025 sollen die Intercitys zwischen Luzern und Bern nämlich im Halbstundentakt verkehren. Ebenso die Züge der Strecke Zürich–Zug–Tessin. Und zwischen Luzern und Stans soll Pendlern dereinst sogar jede Viertelstunde eine Verbindung zur Verfügung stehen. Diese Fahrplanerweiterungen sind in den vom Uvek budgetierten 8,9 Milliarden Franken zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur zwar enthalten. Aber der Luzerner Tiefbahnhof sowie der Zimmerbergtunnel zwischen Baar und Thalwil fehlen im Paket. Und ohne diese beiden Projekte lassen sich die Pläne des Bundes schwer umsetzen, weil so schlicht die Bahninfrastrukturkapazitäten fehlen.

## Die Werbetrommel rühren

Somit sind die Weichen für den Tiefbahnhof längst nicht gestellt. Erst muss das Uvek noch von der Dringlichkeit des Projekts überzeugt werden. Die betroffenen Kantone müssen kräftig die Werbetrommel schlagen, damit der Tiefbahnhof und auch der Zimmerbergtunnel im definitiven Bau-

### LINKTIPP

Weiterführende Links und zusätzliche Informationen zum Thema «Tiefbahnhof Luzern» unter [baublatt.ch/tiefbahnhof](http://baublatt.ch/tiefbahnhof).



programm Aufnahme finden. «Der Tiefbahnhof ist nicht das einzige dringende Ausbauprojekt in unserem Land», erklärte SBB-Chef Andreas Meyer in einem Interview mit der «Neuen Luzerner Zeitung». SBB und Bundesamt für Verkehr hätten deshalb im Auftrag des Bundesrates analysiert, welche Bahnprojekte im Ausbaupaket Bahn 2030 berücksichtigt werden sollten. Entscheidendes Kriterium sei, dass jeder investierte Franken einen grösstmöglichen Nutzen für möglichst viele Bahnreisende bringen müsse. Weil aber der Tiefbahnhof deutlich über eine Milliarde Franken kosten dürfte, stehe er bezüglich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses in harter Konkurrenz zu anderen, dringend nötigen Projekten. Bei Letzteren handelt es sich etwa um Bahnhofsausbauten in Bern, zusätzliche Gleise in der Bahnhofseinfahrt Basel sowie Abstell-, Wende- und Überholgleise in Lugano und auf den Strecken Lausanne-Genf.

Helfen könnte den Kantonen das neue Planungsprinzip des Bundes. Grossprojekte sollen nicht mehr auf Jahrzehnte hinaus sondern alle vier Jahre in einer Art rollenden Planung konkretisiert werden. Damit lässt sich einfacher und etwas kurzfristiger auf Veränderungen eingehen. Der nächste Termin für eine solche Standortbestimmung ist 2017 vorgesehen, dann sollen Projekte bis etwa 2030 aufgegleist werden. Darum ist es Max Pfister wichtig, das Tiefbahnhofprojekt bis dahin so voranzutreiben, dass 2017 möglichst konkrete Pläne präsentiert werden. Zudem kann Pfister noch anführen, dass neben dem Kanton auch die Stadt Luzern sowie die Nid- und Obwalden bereit sind, das Projekt mitzufinanzieren. Dies könnte Verkehrsministerin Doris Leuthard überzeugen: «Man kann die Realisierung von einzelnen Bahnprojekten beschleunigen, wenn sie von Kantonen vorfinanziert werden», erklärte sie kürz-

lich an einer CVP-Wahlveranstaltung im luzernerischen Emmen.

## Nadelöhr am Zimmerberg

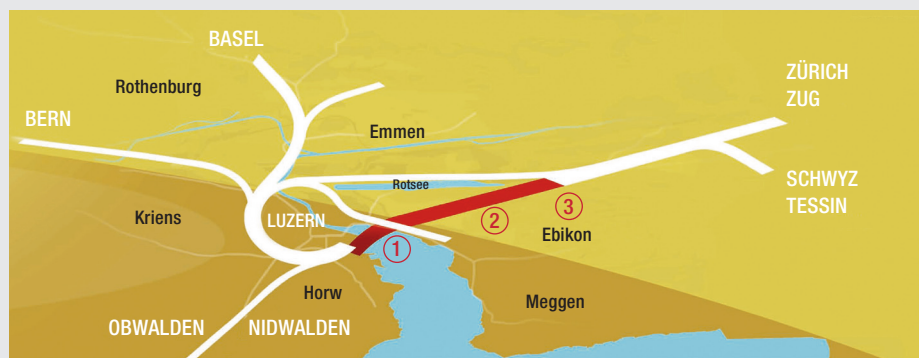
In einer ähnlichen Situation ist das Zimmerberg-tunnel-Projekt. Auch für dieses wurde schon fleissig lobbyiert. So unterstützt etwa die Metropolitan-konferenz Zürich das Vorhaben und war deshalb bereits beim Uvek vorstellig geworden. Während sich Zug und Zürich für den Zimmerberg-tunnel engagieren, kümmern sich Luzern, Ob- und Nidwalden um den Tiefbahnhof. Zur Arbeitsteilung meinte Pfister gegenüber der «Neuen Luzerner Zeitung». Es sei keine Frage der Prioritäten, allen sei klar, dass es beide Projekte brauche. Ein Luzerner Tiefbahnhof nütze allein nichts. «Erst wenn das Nadelöhr am Zimmerberg beseitigt ist, kann der Tiefbahnhof seine Funktion erfüllen.» ■

## Streckenführung Dreilindentunnel

Kurz nach dem Bahnhof Ebikon zweigt die neue Strecke auf der Ebene vom bestehenden Trasse ab und taucht beim Abfluss des Rotsees in

einen Tunnel. Dieser unterquert in gerader Linie das Gebiet Schachen in Ebikon und das Wesemlinquartier. Stadteinwärts führt er an der Hofkirche vorbei und biegt knapp unter dem Seegrund in das bestehende Bahnhofsareal ein. Parallel

zur doppelspurigen Tunnelröhre werden vom Rotsee bis vor das Luzerner Seebecken ein Sicherheitsstollen mit je einem Zugang von Ebikon und Luzern sowie Querverbindungen zum Haupt-tunnel gebaut. (mai/mgt)



Der Tiefbahnhof und der Tunnel werden so angelegt, das der Kopfbahnhof später zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden kann.

- ① Tiefbahnhof
- ② 3,5 Kilometer langer Tunnel
- ③ Anschluss Ebikon