

Eisenbahntunnel wird im See versenkt

Nun sind die Details zum Bau des Luzerner Durchgangsbahnhofs bekannt. Es kommt dabei zu einer Schweizer Premiere.

Robert Knobel

Es ist ein Projekt der Superlative: Weil die Bahnkapazität im Raum Luzern seit Jahrzehnten am Limit ist, soll nun eine neue unterirdische Verbindung für einen Quantensprung sorgen.

Die SBB haben gestern das Vorprojekt zur Durchmesserlinie Luzern vorgestellt. Dieses besteht aus mehreren Teilen:

Luzern erhält einen unterirdischen Bahnhof

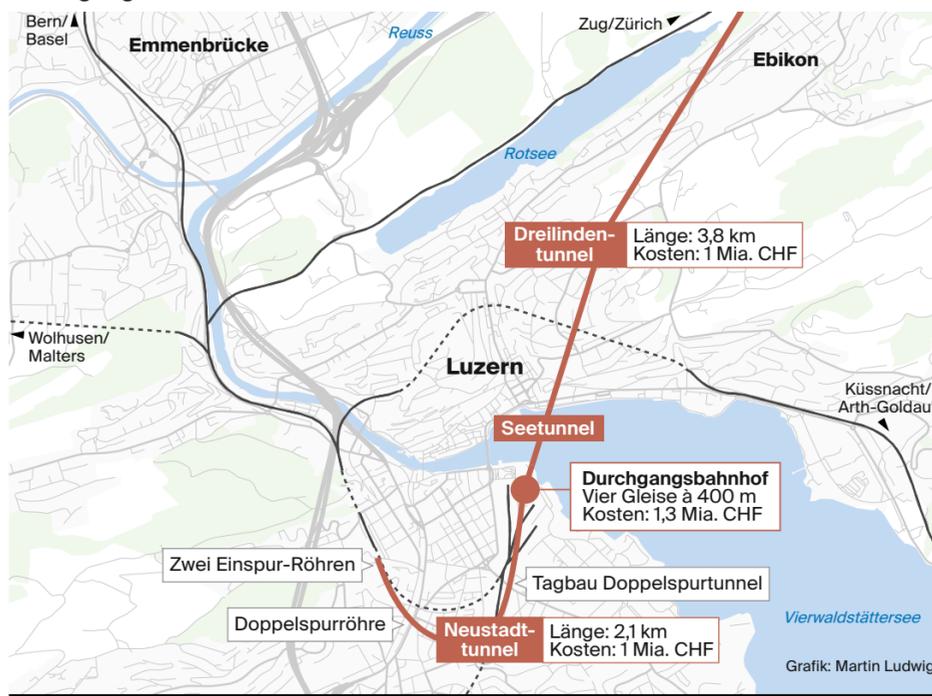
Direkt unter den heutigen Gleisen 8-13 des Bahnhofs Luzern entsteht eine neue, unterirdische Haltestelle. Sie umfasst vier Gleise und zwei Perrons. Der Tiefbahnhof ist 400 Meter lang und 44 Meter breit. Für die Baustelle muss nicht nur ein Teil der Gleise im alten Bahnhof aufgehoben werden. Auf dem Bahnhofplatz – dort, wo heute die Überlandbusse halten – entsteht ein grosser Installationsplatz für den Tiefbahnhof. Die Kosten für den Tiefbahnhof werden auf 1,3 Milliarden Franken geschätzt.

Seeunterquerung mit neuartiger Baumethode

Erschlossen wird der Tiefbahnhof durch zwei Doppelspurtunnel: In Richtung Norden verlässt man den Tiefbahnhof durch den 3,8 Kilometer langen Dreilindentunnel, welcher zuerst den See unterquert, dann den Dietschberg und kurz vor dem Bahnhof Ebikon in die bestehende SBB-Linie mündet. Die Kosten betragen rund 1 Milliarde Franken.

Der wohl anspruchsvollste Teil werden die 400 Meter, auf denen der See unterquert wird.

Durchgangsbahnhof Luzern



Dabei kommt es gleich zu zwei Premieren: Noch nie zuvor wurde in der Schweiz ein Tunnel unter einem See gegraben.

Zweitens kommt dabei ein Bauverfahren zur Anwendung, das ebenfalls neu ist für die Schweiz: Fünf vorgefertigte Tunnelelemente werden in den Grund des Vierwaldstättersees versenkt. Dazu wird zuerst mit Baggern eine Baugrube unter Wasser ausgehoben. Anschliessend werden die Tunnelelemente in Form von Stahlkonstruktionen per Schiff angeliefert und mit Beton ausgekleidet. Dann werden die fertigen Ele-

mente im Seeboden versenkt. Die Bauzeit für die Seeunterquerung beträgt rund fünf Jahre. Dadurch sei es nicht nötig, das Seebecken abschnittsweise trockenzuliegen. Umwelt und Landschaft würden weniger beeinträchtigt.

Dreilindentunnel wird von Ebikon her gebohrt

Auf der anderen Seeseite führt die unterirdische Bahnstrecke dann unter dem Dietschberg weiter bis nach Ebikon. Gebohrt wird dieser Tunnel von Ebikon her mit einer herkömmlichen Tunnelbohrmaschine. Geprüft

wird dabei ein unterirdischer Abzweiger zur bestehenden SBB-Linie nach Küsnacht.

Neustadttunnel wird technisch anspruchsvoll

In Richtung Süden verlässt man den Tiefbahnhof durch den 2,1 Kilometer langen Neustadttunnel. Dieser kostet mit 1 Milliarde Franken gleich viel wie der Dreilindentunnel, der nicht nur deutlich länger ist, sondern bekanntlich auch den See unterquert. Wie ist das zu erklären? «Aus technischer Sicht ist der Neustadttunnel anspruchsvoller als der Seetunnel», erklärt Massimo

Guglielmetti, SBB-Gesamtprojektleiter für das Jahrhundertprojekt. Grund sei der sehr schlechte und instabile Baugrund im Gebiet der Luzerner Neustadt.

Geplant sind für den Neustadttunnel unterschiedliche Baumethoden: Bei der Ausfahrt aus dem Tiefbahnhof im Gebiet des Luzerner Bahnhofs wird der Tunnel im Tagbau erstellt. Für die Unterquerung der Neustadt wird dann eine zweispurige Röhre unterirdisch gebohrt. Ein drittes Teilstück im Gebiet Bruch/Bergli wird mit zwei Einspurröhren gebohrt, bevor der Tunnel auf der Höhe Luzerner Polizei wieder in die alte SBB-Stamm-Linie mündet. Bei dieser Einmündungsstelle könnte allerdings ein neuer Engpass entstehen. Deshalb prüfen die SBB ein drittes Gleis im bestehenden Gütschtunnel (zwischen Polizeigebäude und Baselstrasse).

Gesamtprojekt kostet 3,3 Milliarden Franken

Insgesamt wird das Grossprojekt also 3,3 Milliarden Franken kosten. Dank der neuen unterirdischen Umfahrung des Nadelöhrs Bahnhof Luzern wird das S-Bahn-Netz massiv ausgebaut werden können. Auch sind schnellere und häufigere Verbindungen Richtung Zug, Zürich sowie Bern und Basel möglich. Auch in Richtung Tessin/Italien werde die Fahrzeit verkürzt, wie der Luzerner Regierungsrat Fabian Peter (FDP) betont. Dank des Durchgangsbahnhofs werde Luzern wieder auf die grossen Hauptachsen der Schweiz zurückkehren. Tatsächlich hat sich beispielsweise der Nord-Süd-Verkehr zunehmend auf die Ach-

SBB informieren die Bevölkerung

Über den Stand der Planungsarbeiten finden Informationsanlässe für die Bevölkerung statt: Luzern, Paulusheim (1. Juni 19 Uhr); Ebikon Turnhalle Wydenhof (6. Juni 19.30 Uhr); Luzern Auditorium der HSLU Wirtschaft (27. Juni 19 Uhr).

Für allgemeine Fragen steht das DBL-Projektteam im Projekt-raum an der Bahnhofstrasse 3 in Luzern zur Verfügung: 28. Juni 16-18 Uhr / 5. Juli 17.15-19.15 Uhr.

An derselben Adresse finden auch zwei Fachvorträge statt: Thema Seetunnel (24. August 17 Uhr) und Geologie/Hydrologie (30. August 17 Uhr).

se Basel-Zürich-Tessin verlagert – nicht zuletzt wegen der Kapazitätsprobleme in Luzern. Auch für Reisen zwischen der Romandie und dem Tessin wird der Durchgangsbahnhof starke Verbesserungen bieten.

Damit das Gesamtsystem funktioniert, werden aber noch weitere Ausbauten nötig: So müssen die Bahnhöfe Ebikon und Emmenbrücke ausgebaut werden, damit nationale Züge dort halten können. Und weil es zwischen dem ober- und unterirdischen Bahnhofs-Teil keine Gleisverbindung gibt, können die Züge nicht mehr im Depot im Bahnhof Luzern abgestellt werden. Deshalb ist ein neues Depot bei Dierikon geplant. Dort sollen die Züge, welche die unterirdische Linie benutzen, künftig über Nacht abgestellt werden.

Der Torbogen muss weg

Er dient als Treffpunkt, als Blickfang – ja fast schon als Wahrzeichen Luzerns: Der imposante Torbogen vor dem Bahnhof.

Dieser bildete einst das Hauptportal des alten Bahnhofs, das vom Brand 1971 verschont geblieben war. Zur Eröffnung des neuen Bahnhofs 1991 wurde das Portal restauriert und steht seither als Solitär auf dem Bahnhofplatz.

Doch in den nächsten Jahren stehen erneut grosse Bauarbeiten am Bahnhof Luzern an: Ein neuer Tiefbahnhof soll der-einst die Kapazitätsengpässe rund um Luzern beseitigen. Für die Baustelle des unterirdischen Bahnhofs wird ein Teil des Bahnhofplatzes gebraucht. Damit müssen nicht nur Bushaltestellen auf der KKL-Seite weichen, sondern auch der Torbogen. Das bestätigen SBB und Stadt Luzern auf Anfrage. Der Torbogen wird dabei in seine Einzelteile zerlegt und zwischengelagert. Ob er danach wieder genau an den angestammten Platz zurückkehrt, ist noch offen – das wird ein städtischer Gestaltungswettbewerb für den Bahnhofplatz klären.



Das Stadtluzerner Wahrzeichen soll während den Bauarbeiten zwischengelagert werden. Bild: Dominik Wunderli

Auch für den Busverkehr braucht es während der Bauarbeiten, die voraussichtlich Anfang der 30er-Jahre starten, Alternativlösungen. So sind beispielsweise Ersatzhaltestellen im Bereich Inseli/Universität im Gespräch. Auswirkungen haben die Bau-

arbeiten zudem für den Schiffsverkehr: Einzelne Landungsbrücken müssen vermutlich verlegt werden – und auch für das Restaurant-Schiff «Wilhelm Tell» am rechten Seeufer muss vortübergehend ein anderer Standort gefunden werden. (rk)

Der Seetunnel ist die erste Etappe

Die SBB haben das Vorprojekt für den Durchgangsbahnhof Luzern vorgestellt. Somit sind die wichtigsten technischen Details zum Bau klar. Trotzdem gibt es noch viele Fragezeichen. Denn das Grossprojekt ist noch nicht bewilligt. Das Bundesparlament soll 2026 oder 2027 den nötigen Kredit sprechen.

Allerdings ist so gut wie klar, dass nicht die ganzen 3,3 Milliarden Franken auf einmal bewilligt werden. «Es macht keinen Sinn, Geld für Bauetappen zu reservieren, die erst Jahre später umgesetzt werden», sagt Anna Barbara Remund, Vizedirektorin des Bundesamts für Verkehr (BAV) mit Verweis auf die lange Bauzeit von 11 bis 13 Jahren.

Reisende sollen bald einen ersten Nutzen haben

Wenn aber 2026 nur ein Teil bewilligt wird, gibt es keine Garantie, dass der Bau der zweiten Etappe später nahtlos erfolgen kann. Dieses Szenario will man in Luzern unbedingt verhindern. «Wir erwarten die Realisierung aus einem Guss», betont der Luzerner Regierungsrat Fabian Peter (FDP) an der Medien-

«Wir erwarten die Realisierung aus einem Guss.»



Fabian Peter FDP-Regierungsrat

konferenz gestern. Anna Barbara Remund versuchte derweil, die Vorteile einer Etappierung hervorzuheben: Nach Fertigstellung einer ersten Etappe würden die Reisenden bereits von einem ersten Kapazitätsausbau profitieren und müssten nicht auf die

Fertigstellung des Gesamtprojekts warten.

Für eine Etappierung gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder wird zuerst der Tiefbahnhof mit Anschluss Richtung Norden gebaut und später Richtung Süden durchgebunden – oder umgekehrt. In welcher Abfolge der Durchgangsbahnhof erstellt wird, wollen Bund und SBB bis Ende Jahr klären.

Ein Neustadttunnel allein bringt nichts

Dabei zeichnet sich ein Favorit bereits ab: Die erste Etappe wird wohl den Tiefbahnhof mit Seetunnel und Dreilindentunnel enthalten. Denn nur so kann das Nadelöhr Luzern behoben werden. Würde zuerst nur der Neustadttunnel gebaut, würden wichtige Engpässe weiterhin bestehen, etwa die einspurige Strecke entlang des Rotsees. Dies würde einen Kapazitätsausbau Richtung Zug/Zürich verunmöglichen. «Aus betrieblicher Sicht macht ein Neustadttunnel als erste Etappe keinen Sinn», sagt denn auch Massimo Guglielmetti, SBB-Gesamtprojektleiter für den Durchgangsbahnhof. (rk)