

## Medienmitteilung

### Durchgangsbahnhof Luzern – kommt er oder kommt er nicht?

Ende Mai hat die Bauherrschaft (SBB), der Besteller (Bundesamt für Verkehr BAV) und die direkt betroffenen politischen Körperschaften (Kanton und Stadt Luzern) über den aktuellen Planungsstand beim Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) informiert.

Die guten Nachrichten:

- das Jahrhundertbauwerk mit Tiefbahnhof und zwei Tunnels – allesamt in heiklem bis sehr schwierigem Untergrund – ist technisch sicher realisierbar.
- Für das Angebot und die Attraktivität des Bahnhof Luzern ist es ein veritabler Quantensprung.

Die schlechten Nachrichten:

- das Preisschild liegt für die drei Hauptelemente bei insgesamt 3.3 Milliarden, hinzu kommen die Kosten für die zwingend nötigen Massnahmen auf den Zufahrtstrecken und die Abstellanlage in Dierikon. Das ist deutlich mehr als bisher angenommen.
- Das BAV will aus finanziellen Gründen eine Etappierung für dieses Projekt, das seine Wirkung nur als Ganzes entfalten kann.
- Ob der DBL – auch in einer ersten Etappe - überhaupt kommt, ist unsicher. Die Vizedirektorin des BAV musste an der Medienkonferenz auf hartnäckiges Nachfragen hin einräumen, dass völlig offen ist, was der Bundesrat in seiner Botschaft 2026 vorschlagen wird.
- Die erste Etappe könnte bei optimaler Abwicklung frühestens 2041, eher 2043 in Betrieb gehen.

Pro Bahn Zentralschweiz setzt sich seit längerem für eine möglichst rasche, integrale Realisierung des ganzen Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) samt allen flankierenden Massnahmen ein.

Nach der Medienkonferenz vom 31. Mai 2023 machen wir uns grosse Sorgen, dass der DBL im politischen Spiel von regionalen Interessen zerrieben wird.

Es ist überhaupt nicht sicher, ob der Bundesrat in seiner Botschaft 2026 zum weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur wenigstens eine erste Etappe des DBL vorschlagen wird. Auf mehrfachen Nachfragen räumte die Vizedirektorin des Bundesamtes für Verkehr, Anna Barbara Remund, an der Medienkonferenz ein, dass offen ist, was in der Botschaft 2026 stehen wird. Dies entgegen dem, was auf ihrer Präsentationsfolie stand. Die Botschaft des BAV, dass der DBL auf Kurs sei, trifft in Bezug auf die Beschlusslage im Bundesrat leider nicht zu!

Für eine Etappierung beim DBL gibt es nur zwei Varianten: Tiefbahnhof und Dreilindentunnel oder Tiefbahnhof und Neustadttunnel. Gemäss SBB kosten beide

Varianten je 2.3 Milliarden, plus flankierende Massnahmen. Eine zweite Etappe kostet bei beiden Varianten 1 Milliarde. Wir bezweifeln ernsthaft, ob eine solche Etappierung die Chancen des DBL für die Aufnahme in den nächsten Ausbauschnitt wirklich erhöht.

Der DBL entfaltet seine grosse Wirkung in Bezug auf Kapazität, Reisezeiten und Regionalverkehr nur als Ganzes. Hier wünschten wir uns eine ambitioniertere Politik des Kanton Luzerns mit klaren Zielen und Massnahmen für eine massive Erhöhung des modal split zugunsten der Eisenbahn, dem klimafreundlichsten Verkehrsmittel für mittlere und länger Distanzen. Wir erwarten vom Kanton, dass er ein entsprechendes Angebotskonzept mit integralem DBL so schnell wie möglich vorlegt. Denn nur mit einem ausgewiesenen grossen Nutzen rechtfertigt das Bauwerk die grossen Investitionen.

Kommt hinzu, dass eine Gesamtsicht auf die Linie Zürich-Zug-Luzern nötig ist. Der Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) dürfte um 2037 in Betrieb genommen werden. Das wird bezüglich Angebot und Reisezeit ein Quantensprung für Zürich-Zug-Rotkreuz sein. Der ZBT II ist auch notwendig für den Quantensprung bis weiter nach Luzern. Notwendig, aber nicht hinreichend – dazu braucht es eben auch den DBL. Die beiden Projekte sind komplementäre Projekte auf einer der grossen Eisenbahn-Hauptarterien in der Schweiz. Pro Bahn Zentralschweiz ist erstaunt, dass diesem Aspekt nicht das nötige Gewicht gegeben wird.

Was an der Medienkonferenz auch klar wurde: angesichts der Grössenordnung der notwendigen Bahnausbauten treten die Schwächen von FABI (Finanzierung Ausbau Bahninfrastruktur) mit seinen vier- oder achtjährlichen Ausbauschnitten ohne strategisches Gesamtkonzept schonungslos zutage.

Die fünf grössten in der BAV-Präsentation aufgeführten Ausbauprojekte schlagen nämlich mit insgesamt mindestens 20 Milliarden Franken zu Buche. In das FABI-Korsett zwingen lässt sich das nur mit einer Etappierung, die bisher gar nie vorgesehen war.

Wie wenig Sinn das macht, zeigt sich daran, dass gemäss Präsentation BAV für die mit 7.5 Milliarden veranschlagte Neubaustrecke Altstetten-Aarau in der Botschaft 2026 eine «erste Etappe» vorgeschlagen werden soll. Was soll bei diesem Projekt etappiert werden?

Der Bund muss nun dringend ein ambitioniertes Gesamtkonzept für eine Bahn 2050 erarbeiten und vorlegen, den Auftrag dafür hat er kürzlich vom Parlament bekommen (Motion Verkehrskreuz Schweiz). Pro Bahn Zentralschweiz ist überzeugt, dass innerhalb eines solchen Gesamtkonzeptes der Nutzen und die Notwendigkeit eines Durchgangsbahnhofes noch besser sichtbar wird. Es darf nicht sein, dass regionale und/oder politische Allianzen den Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes bestimmen.

Der nächste Meilenstein für das Projekt wird übrigens die Phasenfreigabe durch das BAV für die Erarbeitung des Auflageprojektes sein. Gemäss kommuniziertem Zeitplan soll das Mitte 2024 der Fall sein. Wir sind gespannt.

23.6.2023, Pro Bahn Zentralschweiz, Martin Stuber, Präsident