



Michael Schürch, Geschäftsführer der Zentralbahn, hofft auf eine schnelle Realisierung des Durchgangsbahnhofs. (Bild: ies)

Künftig bessere Verbindungen nach Luzern Süd

## Ohne Durchgangsbahnhof droht der Zentralbahn die Verbannung

2

Die Meinungen über die Zukunft des Bahnhofs Luzern sind gemacht: Es wird nur noch das Projekt des Durchgangsbahnhofs weiterverfolgt. Dies freut Zentralbahn-Geschäftsführer Michael Schürch. Denn für seine Fahrgäste ist das 2,5-Milliarden-Projekt von grosser Bedeutung.



**Autor/in:**

**Linus Estermann**

@LINUSSLI FOLGEN

Im Bahnhof Luzern sind nicht nur die SBB zu Hause. Auch die Zentralbahn spielt eine grössere Rolle. Über zehn Millionen Passagiere hat das Unternehmen im letzten Jahr. Damit steigt auch der Kapazitätsbedarf. Der Bund reagiert nun und will rund 70 Millionen für eine durchgehende Doppelspureinfahrt an die Hand nehmen.

**zentralplus:** Michael Schürch, was bedeutet die geplante Doppelspureinfahrt für die

**Michael Schürch:** Wir sind natürlich glücklich darüber. Zwischen dem Bahnhof Luzern bis kurz vor dem Allmendtunnel verkehren wir heute noch einspurig. Das ist ein extremer Flaschenhals. Bereits bei kleinsten Verspätungen muss der eine Zug auf den anderen warten. Es geht hier um Sekunden. Die ab 2021 geplante neue Doppelspurige Einfahrt zwischen Horw und Luzern – in den Hauptverkehrszeiten – wäre heute gar nicht möglich. Nur mit der neuen doppelspurigen Einfahrt können wir unsere Züge verdichten.

**zentralplus:** Das Wachstum in Luzern Süd ist enorm. Hat diese Investition auch damit zu tun?

**Schürch:** Ja. Aufgrund des grossen Wachstums ist die 2004 eröffnete Haltestelle in Kriens Mattenhof bereits wieder zu klein und die Zentralbahn und die Geplante investieren für die Erweiterung über 15 Millionen. Mit der besagten S41 werden wir ein zusätzliches Produkt einführen und die benötigten Kapazitäten bereitstellen. Shuttle zwischen Horw und Luzern – so verkehren in der Hauptverkehrszeit zukünftig sechs Züge pro Stunde und Richtung.

**zentralplus:** Bei einer Fahrt nach Engelberg sitzt man zum Teil in älteren Zügen. Werden diese bald ersetzt?

**Schürch:** Unsere Planung für die Beschaffung von neuem Material ist weit fortgeschritten. Zum einen hatten wir diesen Sommer Probleme an unseren Lokomotiven. Die weisen einige Aluwagen Risse auf. Diese wurden saniert, werden aber früher als geplant ausser Betrieb gehen. Unsere neuen Fahrzeuge müssen wir sowohl in den Hauptverkehrszeiten als S-Bahnen einsetzen können, sie müssen aber auch Zahnradfunktionen enthalten, damit die Strecken nach Engelberg und auf den Berg verkehren können. Insgesamt ist eine Investition von rund 100 Millionen geplant, die neuen Fahrzeuge sollen ab 2023 einsatzfähig sein.

**zentralplus:** Spricht man über den Bahnverkehr und den Knotenpunkt Luzern, ist der Tiefbahnhof das dominierende Thema. Wie steht die Zentralbahn dazu?

**Schürch:** Vorab: Der Tiefbahnhof gehört im Sprachgebrauch gestrichen – es wird ein Durchgangsbahnhof geplant. Um den Kapazitätsengpass mit dem Flaschenhals zu beseitigen, ist dieser die einzige zukunftsfähige Lösung. Aber: Mit Kosten von 2,5 Milliarden Franken ist es eine sehr teure Lösung. Wir sehen natürlich einen grossen Nutzen, weil die heutigen Verhältnisse mit der engen Bahnhofshalle oder den schmalen Perrons entlastet würden. Für uns ist ein Durchgangsbahnhof der zielführendste Ansatz.

**zentralplus:** Aber die Zentralbahn würde oberirdisch bleiben?

**Schürch:** Ja. Wir wären jedoch vom Bau des Durchgangsbahnhofs stark betroffen. Nach heutigen Überlegungen würde man die Installationsplätze mit den K Gleis 15 einrichten. Unsere Gleise würden in die Bahnhofshalle hineinverschoben. Die SBB müsste ihrerseits einige Gleise für eine gewisse Zeit aufheben, um einen Durchstich in den Untergrund machen zu können. Die Realisierung ist äusserst aufwendig, das lässt sich heute bereits sagen.

**zentralplus:** SBB-Projektleiter Christoph Fessler hat im [zentralplus-Interview](#) erklärt, dass die Zentralbahn ohne Durchgangsbahnhof auf die Areale der heutigen Abstellgleise verdrängt werden könnte, weil die SBB zusätzlichen Platz bräuchte.

**Schürch:** Das ist keinesfalls in unserem Interesse. Es gehört schon in die Natur der Kopfbahnhöfe, dass die Wege länger sind. Man hat zwar auch in Luzern eine Unterführung, aber trotzdem gehen die meisten Pendler vorne rum. Eine Verlegung der Zentralbahn in die Abstellanlagen wäre also sehr schwierig. Solange man es lösen kann, muss man es versuchen.



Der Luzerner Bahnhof aus der Luftperspektive. Die Abstellanlagen befinden sich im unteren Teil des Bildes. (Bild: zvg)

**zentralplus:** Aber das Szenario existiert?

**Schürch:** Nur am Rande – derzeit sind alle Planungen hinsichtlich des Durchgangsbahnhofs eingestellt. Man muss auch sehen, dass eine Verlegung für Pendler Auswirkungen hätte. Die Umsteigezeiten würden verlängert und die Fünf-Minuten-Anschlüsse wären kaum mehr gewährleistet. Beim Wachstum in Luzern ist es umso schlimmer.

**zentralplus:** Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Durchgangsbahnhof kommt?

**Schürch:** Das Projekt ist politisch gut aufgegleist. Die Planungsgelder sind im Angebotsschritt 2030/35 vorgesehen. Die Entscheidung dazu fällt im nächsten Jahr. Im übernächsten Ausbauschnitt, etwa 2040 bis 2045, hat der Durchgangsbahnhof Luzern dann hoffentlich Platz.

**zentralplus:** Trotzdem ist die Realisierung noch sehr weit weg. Was macht Sie so sicher?

**Schürch:** Bei Eisenbahnprojekten dauern die Planung, Finanzierung und Realisierung immer sehr lange, das ist nichts Neues. Ein Nachteil ist, dass sich der Verkehr entwickeln wird, wenn alles fertig ist. Eine Etappierung ist zwar möglich, aber man will ja nicht einfach einen neuen unterirdischen Kopfbahnhof, sondern einen Durchgangsbahnhof. Ein 2,5-Milliarden-Projekt können Sie jedoch nicht einfach so in zwei Jahren erstellen, das wird eine grosse Herausforderung. Alle anderen Projekte im Bahnhofsdreieck Luzern Nord – sind nicht zielführend, weil es den öffentlichen Verkehr um seine grösste Stärke beraubt, nämlich den direkten Anschluss ins Zentrum.

**zentralplus:** Weibeln die Zentralschweizer Politiker genügend für dieses Projekt?

**Schürch:** Das kann ich schwer beurteilen. Wichtig ist, dass man jetzt alle politischen Vertreter auf eine Linie gebracht hat. Es ist klar, dass als Erstes der Zimmli-Basistunnel II realisiert und währenddessen die Planung des Durchgangsbahnhofs Luzern vorangetrieben wird. Unsere Politiker unterstützen dies einhellig.

**NOCH MEHR GESELLSCHAFT**