

Schweiz am Wochenende

Ausgabe Luzerner Zeitung

Verleger: Peter Wanner.
 Leiter Publizistik: Pascal Hollenstein (pho).
 Chefredaktor: Patrik Müller (pmi).
 Geschäftsführung: Dietrich Berg.
 Chief Product Officer: Mathias Meier.
 Werbemarkt: Stefan Bai, Paolo Placa.
 Lesermarkt: Zaira Imhof, Bettina Schibli.
 Ombudsmann: Rudolf Mayr von Baldegg,
 r.mvb@advowegghaus.ch.

Redaktion Luzerner Zeitung

Chefredaktion: Jérôme Martinu (jem), Chefredaktor; Cyril Aregger (ca), Stv. Chefredaktor und Leiter Sport; Rahel Hug (rh), Co-Chefredaktorin Zuger Zeitung; Christian Peter Meier (cpm), Stv. Chefredaktor und Leiter Regionale Ressorts; Martin Messner (mme), Stv. Chefredaktor und Co-Leiter Online.

Redaktionsleitung: Florian Arnold (zf), Leiter Redaktion Urschweiz; Robert Bachmann (bac), Leiter Redaktionsentwicklung Digital; Lukas Nussbaumer (nus), Stv. Leiter Regionale Ressorts; Arno Renggli (are), Leiter Gesellschaft und Kultur; Harry Ziegler (haz), Co-Chefredaktor Zuger Zeitung

Leitung regionale Ressorts: Christian Peter Meier (cpm); Lukas Nussbaumer (nus), Chefreporter Politik.

Stadt/Region Luzern: Robert Knobler (rk), Leiter; Hugo Bischof (hb); Stefan Dähler (std); Roman Hodel (hor); Simon Mathis (sma); Beatrice Vogel (bev); Sandra Ziegler (sam).

Kanton Luzern: Dominik Weingartner (dlw), Leiter; Susanne Balli (sb); Reto Bieri (rbi); Livia Fischer (lf); Fabienne Mühle- mann (fm); Niels Jost (jn); Roseline Troxler (rt).

Produktionsdesk Luzern/Zentralschweiz: Christian Glaus (cg), Leiter; Federico Gagliano (fg); Pascal Studer (sp); Simon Zollinger (sz).

Online-Redaktion: René Meier (rem), Co-Leiter; Martin Messner (mme), Stv. Chefredaktor und Co-Leiter Online; Alexander von Däniken (avd), Chefreporter; Stefanie Geske (stg); Zsöline Odermatt (zof); Sandra Peter (spe); Roger Rüeggger (rg); David von Moos (dvm); Janick Wetterwald (jwe); Ernst Zimmerli (zim).

Regionale Wirtschaft: Maurizio Minetti (mim), Leiter; Christopher Gilb (cg); Gregory Remez (gr).

Sport: Cyril Aregger (ca), Leiter; René Barmettler (reb); Turi Bucher (tbu); Daniel Wyrsch (dwy); Claudio Zanini (cza); Philipp Zurluh (pz); Sportjournal: Sven Aregger (ars).

Ressortgruppe Gesellschaft und Kultur: Arno Renggli (are), Leiter; Kultur: Stefan Degen (sd); Susanne Holz (sh); Urs Mattenberger (mat); Stefan Welzel (sw); Aperto/Kino: Regina Grüter (rg); Forum: Daniela Bühler (db).

Gestaltung und Produktion: Boris Bürgisser (bob), Leiter; Foto/Bild: Lene Horn (len, Leiterin); Plus Amrein; Patrick Hürlimann (pat); Manuela Jans-Koch; Nadia Schärli; Sara Schuppen-Wüest; Dominik Wunderli. Seitenproduktion: Daniela Bürgi; Clemens Fritschi; Martin Ludwig (mlu).

Redaktionelle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Nicole Schürmann (nsc; Agenda); Philipp Wolf (pw; Online).

Adresse: Malhofstrasse 76, 6002 Luzern. Telefon: 041 429 51 51. E-Mail: redaktion@luzernerzeitung.ch.

Zentralredaktion CH Media

Chefredaktor: Patrik Müller (pmi).
 Stv. Chefredaktoren: Doris Kleck (dk), Co-Leiterin Bundeshaus; Roman Schenkel (rom), Leiter Nachrichten und Wirtschaft; Raphael Schuppisser (ras), Leiter Kultur, Leben/Wissen.
 Chef vom Dienst: Roman Würsch.

Inhalt und Bundeshaus: Anna Warner (awa), Co-Ressortleiterin; Doris Kleck (dk), Co-Ressortleiterin; Sven Altematt (sval); Maja Briner (mjb); Lucien Fluri (lf); Henry Habegger (hay); Lorenz Honegger (lhn); Kari Kälin (kk); Othmar von Matt (ot); Dominic Wirth (dow); Nina Farghali (nfi).

News Service: Samuel Thoni (sat), Leitung; Reto Wattenhofer (rwa, Teamleiter News); Gina Bachmann (gb); André Bissegger (abi); Michael Graber (mg); Alice Guldin (ag); Dario Pollice (dpo); Dan Urner (dur); Peter Walther (wap); Simon Wespi (swe, Teamleiter Sport); Gina Kern (kg); Simon Scheidegger (sim); Gabriel Vitares (gav).

Reporter: Jürg Ackermann (ja); Andreas Maurer (mau); Pascal Ritter (rit); Francesco Benini (be).

Wirtschaft: Florence Vuichard (fv), Leitung; Gabriela Jordan (gjo); Christian Mensch (cm); Niklaus Vontobel (nav); Benjamin Weinmann (bwe), Korrespondent Westschweiz; Daniel Zulauf (dz); Stefan Ehrbar (ehs).

Kultur: Stefan Künzli (sk), Teamleiter; Christian Berzins (bez); Daniel Fuchs (dfu); Hansruedi Kugler (hak); Daniele Muscic- nico (MD); Anna Raymann (ray); Julia Stephan (jst).

Leben/Wissen: Katja Fischer (kaf), Co-Teamleiterin; Sabine Kuster (kus), Co-Teamleiterin; Annika Bangarter (ab); Christoph Bopp (cb); Rahel Empl (rae); Bruno Knecht (kn); Niklaus Salzmann (nsn).

Sport: François Schmid (fsc), Ressortleiter; Raphael Gutzwiller (rg); Simon Häring (sh); Rainer Sommerhalder (rs); Etienne Wullemain (ewu).

Ausland: Fabian Hock (fh), Samuel Schumacher (sas).

Korrespondenten: Stefan Brändle (Paris); Remo Hess (Brü- sel); Christoph Reichmuth (Berlin); Renzo Ruf (Washington).

Art Direction: Micha Wemli (mia) (Zentralredaktion); Brigitte Gschwend (Schweiz am Wochenende).

Infografik: Stefan Bogner (sb, Leiter); Jana Breder (jbr); Oliver Marx (mop); Janina Noser (jn).

Adresse: Neumattstrasse 1, 5001 Aarau. Telefon: 058 200 58 58; E-Mail: redaktion@chmedia.ch

Service

Abonnemente und Zustelldienst: Telefon 058 200 55 55, aboservice@chmedia.ch.

Anzeigen: LZ-Empfang, Malhofstrasse 76, 6002 Luzern, Tel. 041 429 52 52, E-Mail: inserate-lzmedien@chmedia.ch. Postadresse: CH Regionalmedien AG, Malhofstrasse 76, 6002 Luzern.

Technische Herstellung: CH Media Print AG/CH Regional- medien AG, Malhofstr. 76, Postfach, 6002 Luzern, Tel. 041 429 51 51.

Abonnementspreise: Print und Digital: Fr. 49.– pro Monat oder Fr. 542.– pro Jahr; Digital Plus: Fr. 33.– pro Monat oder Fr. 368.– pro Jahr; Digital: Fr. 14.50 pro Monat oder Fr. 145.– pro Jahr (inkl. MWST).

Auflage und Leserschaft: Verbreitete Auflage: 61 339 Ex. (WEMF 2020). Davon verkaufte Auflage: 58 017 Ex. (WEMF 2020). Gesamtausgabe: Verbreitete Auflage: 105 121 Ex. (WEMF 2020). Davon verkaufte Auflage: 99 873 Ex. (WEMF 2020). Leser: 259 000 (MACH Basic 2020-2).

Copyright Herausgeberin.

Beteiligungen der CH Regionalmedien AG unter www.chmedia.ch

Herausgeberin: CH Regionalmedien AG, Malhofstrasse 76, 6002 Luzern. Die CH Regionalmedien AG ist eine 100-pro- zentige Tochtergesellschaft der CH Media Holding AG.

Alles über das Jahrhundertprojekt

Die Planungen für den Luzerner Durchgangsbahnhof laufen auf Hochtouren.

Die wichtigsten Fragen und Antworten zum Grossprojekt, das Luzern massiv verändern wird.

Was ist der Durchgangsbahnhof?

Luzern erhält eine neue Bahnstrecke mitsamt neuem Bahnhof. Diese wird vollständig unterirdisch verlaufen: In Ebikon zweigen die Züge von der Stammlinie in einen neuen Tunnel ab. Dieser führt unter dem Dietschberg und unter dem Luzerner Seebecken hindurch und mündet in einem unterirdischen Bahnhof direkt unter dem heutigen Bahnhof. Von dort geht es weiter durch den Neustadt-tunnel bis zum Bruchquartier. In der Nähe des Polizei-Hauptgebäudes mündet die neue Strecke in die alte Linie Richtung Emmenbrücke. Die unterirdische Strecke ist insgesamt 5,3 Kilometer lang.

Welchen Nutzen bringt er für Bahnreisende?

Der heutige Kopfbahnhof hat seine Kapazitätsgrenze erreicht – mehr Züge bringt man nicht mehr rein. Der Durchgangsbahnhof schafft zusätzliche Kapazitäten und schnellere Fahrzeiten: Die Fahrzeit Luzern–Zürich wird von heute 45 Minuten auf rund 30 Minuten sinken. Der IR Luzern–Olten wird neu halbstündlich verkehren, die meisten S-Bahnen sogar jede Viertelstunde. Hinzu kommen neue S-Bahn-Haltestellen auf Stadtgebiet, beispielsweise beim Paulusplatz, Steghof und Kreuzstutz. Es entstehen auch neue Direktverbindungen, zum Beispiel Zug–Luzern–Bern.

Einfach erklärt

Wann wird gebaut – und was bedeutet dies für Luzern?

Baustart ist frühestens 2028, Eröffnung der neuen Durchmesserlinie ist 2040 geplant. Betroffen von den Bauarbeiten ist vor allem das Luzerner Stadtzentrum sowie der Bahnhof selber. So müssen die Gleise 8 bis 13, unter denen der Tiefbahnhof zu liegen kommt, während mehrerer Jahre vollständig stillgelegt werden. Denn der neue Bahnhof wird im Tagbau gebaut (siehe Grafik). Auch ein Teil des Busbahnhofs auf dem Bahnhofplatz muss weichen, weil dort eine Baugrube entsteht. Sichtbar werden die Bauarbeiten auch auf dem See (siehe nächstes Kapitel) sowie beim Güterbahnhof. Dort soll ein grosser Bau-Installationsplatz eingerichtet werden. Der Kanton warnte kürzlich, dass es während der Bauarbeiten zu Einschränkungen beim ÖV oder gar zu einem Angebotsabbau kommen werde.

Luzern erhält den ersten Seetunnel der Schweiz. Wie funktioniert das?

Noch nie wurde in der Schweiz ein Tunnel unter einem See ge-



So könnte ein Aufgang vom Durchgangsbahnhof in die bestehende Bahnhofshalle dereinst aussehen.

Visualisierung: PD

bohrt. Bereits klar ist die Methode: Ein vorfabrizierter Kasten von rund 50 Meter Länge wird am Seegrund versenkt. Anschliessend wird das Wasser aus- gepumpt, die Unterwasser-Bau- stelle trocken gelegt. Innerhalb des Kastens graben die Arbeiter nun die künftige Tunnelröhre in den Seegrund (die Bahnlinie wird sich wenige Meter unter dem Seeboden befinden). Dieser Vorgang wird abschnittsweise so lange wiederholt, bis das ganze Seebecken durchquert ist.

Was kostet das Projekt – und wer bezahlt es?

Die Gesamtkosten inklusive Anpassungen auf den Zufahrtsstrecken werden auf 2,4 Milliarden Franken beziffert. Bezahlt wird das Projekt vom Bund. Definitiv bewilligt ist das Geld aber noch nicht. Erst 2026 wird das nationale Parlament über den entsprechenden Kredit befinden. Eine Ablehnung ist nicht zu erwarten. Denn das Parlament hat bereits 2019 einen Kredit von 100 Millionen Franken für die weitere Planung des Durchgangsbahnhofs freigegeben. Das ist viel Geld – und macht nur Sinn, wenn der Bahnhof danach auch wirklich gebaut wird.

Wo befindet sich die Planung zurzeit?

Den Lead haben die SBB. Sie haben für die Projektleitung einen «Mister Durchgangsbahnhof», Massimo Guglielmetti, eingesetzt, der sämtliche Planungen der nächsten Jahre koordiniert. Aktuell ist das Vorprojekt in Erarbeitung, das unter anderem Sondierbohrungen im Seegrund und im Bereich der geplanten Tunnel beinhaltet. Das Vorprojekt soll Ende 2022 vorliegen. Es ist die Voraussetzung für das Bauprojekt, das anschliessend erarbeitet wird. Baustart ist frühestens 2028.

Wie verändert der unterirdische Bahnhof das Stadtbild in Luzern?

Dank dem unterirdischen Bahnhof werden im alten Bahnhof Flächen frei: So soll ein Teil der



Quelle: SBB; Grafik: jn

Abstellgleise verschwinden, und möglicherweise werden auch die kurzen Gleise 1+2 bei der Zentralstrasse nicht mehr gebraucht. Ursprünglich ging man davon aus, eine Fläche von bis zu 6 Hektaren neu nutzen zu können. Sicher ist das aber noch nicht. So erklärte der Stadtrat

kürzlich, dass die Abstellgleise der Zentralbahn womöglich weiterhin gebraucht werden und auch auf die Gleise 1+2 nicht verzichtet werden kann. Die Stadt Luzern lotete im Rahmen einer Testplanung schon einmal die Möglichkeiten für neue Freiflächen aus: So könnten im Osten (Uni/KKL) und Westen (Zentralstrasse) des Bahnhofs neue Bahnhofplätze mit Bushaltestellen entstehen. Dadurch könnte der heutige Bahnhofplatz entlastet werden: Auf einem Teil des heutigen Busbahnhofs könnte eine neue Fussgängerzone entstehen. Klar ist bereits: Die heutige unterirdische Ladenpassage (Railcity) wird deutlich vergrössert. Über die Ladenpassage gelangt man denn auch in den unterirdischen Bahnhof, der nochmals einen Stock tiefer liegt.

Wieso braucht es denn im Rontal eine neue Abstellgleisanlage?

Heute «übernehmen» die Züge direkt im Luzerner Bahnhof – bzw. auf den Abstellgleisen auf der Seite Uni/KKL. Die Züge, welche künftig auf der Durchmesserlinie fahren, können diese Abstellgleise nicht mehr benutzen, weil es keine direkte Schienenverbindung zwischen «unten» und «oben» gibt. Deshalb braucht es neue Parkiermöglichkeiten für die Züge aus der Durchmesserlinie. Eine davon soll in Dierikon, gegenüber der Migros-Verteilzentrale entstehen. Geplant ist ein Abstellbahnhof mit 13 Gleisen. Doch weshalb Dierikon? Gibt es keine Standorte näher beim Bahnhof Luzern? Dabei gilt es zu bedenken: Dierikon wird über die neue Durchmesserlinie nur noch wenige Minuten vom Stadtzentrum entfernt sein. Baubeginn für die neue Gleisanlage ist 2028. Ein weiterer Abstellbahnhof ist im Norden der Durchmesserlinie, im Raum Sursee, geplant – dort gibt es allerdings nur vier Gleise.

Auch die Bahnhöfe Ebikon und Emmenbrücke werden ausgebaut. Weshalb?

Der Durchgangsbahnhof schafft die Voraussetzungen, damit in Ebikon und Emmenbrücke nicht nur S-Bahnen, sondern auch nationale Züge halten können. Dazu müssen die Bahnhöfe ausgebaut werden: Es braucht zusätzliche und längere Perrons.

Vom Tiefbahnhof zur Durchmesserlinie: Luzerns langer Kampf um besseren Bahnanschluss.

Beim Bau des heutigen Luzerner Bahnhofs, der 1990 eröffnet wurde, haben die Planer vorgesorgt: Im Untergrund wurden Betonfundamente installiert für den Fall, dass spätere Generationen einen unterirdischen Bahnhof bauen möchten. Doch die Idee war damals nicht viel mehr als eine Zukunftsvision. Auch Bund und SBB waren bis vor wenigen Jahren skeptisch, ob ein unterirdischer Bahnhof in Luzern genügend Nutzen bringt. Doch Stadt und Kanton Luzern sowie die Zentralschweizer Kantone lobbyierten immer stärker in Bern. 2009 sagten die Stimmberechtigten des Kantons Luzern Ja zu einem 20-Millionen-Kredit, um ein Vorprojekt auszuarbeiten. 2013 zeigte sich, dass ein unterirdischer Bahnhof mit Seetunnel Richtung Ebikon wenig Sinn macht. Wenn schon, müssten die Züge auch in Richtung Bern/Basel unterirdisch weg- fahren können. Aus dem unterirdischen Kopfbahnhof wurde daher eine Durchmesserlinie. Dies kostet zwar nochmals deutlich mehr, bringt gemäss Kanton, Bund und SBB aber deutlich grösseren Nutzen. Das Vorprojekt für diese Durchmesserlinie ist aktuell in Arbeit und soll Ende 2022 vorliegen. Klar ist übrigens: Die Betonfundamente wurden 1990 letztlich doch vergebens eingebaut – gemäss jetziger Planung kommt der Bahnhof nämlich in der Mitte der Gleishalle zu stehen und nicht auf der KKL-Seite, wie man damals dachte.

Robert Knobler