

Grünes Licht für den Durchgangsbahnhof

Das Luzerner Milliardenprojekt hat für Verkehrsminister Albert Rösti höchste Priorität. Geld gibt's vorerst aber nur für die erste Etappe.

Robert Knobel

Seit Jahrzehnten lobbyieren Luzern und die Zentralschweiz in Bern für einen Ausbau der Bahninfrastruktur rund um Luzern. Denn der Bahnhof Luzern mit seiner zweigleisigen Zufahrt, die noch aus dem 19. Jahrhundert stammt, hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Ein Ausbau des Fahrplans in Luzern ist praktisch nicht mehr möglich.

Nachdem verschiedene Varianten geprüft und wieder verworfen worden waren, hat der Bund 2013 entschieden, nur noch die Variante Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie weiterzuvorführen. 2019 wurden 100 Millionen für die weitere Planung bewilligt. Trotzdem kamen aus Bern immer wieder widersprüchliche Signale – es blieb bis zuletzt unklar, ob man den Durchgangsbahnhof wirklich will oder ob er bloss eine vage Vision für die ferne Zukunft bleibt.

Für Luzern gibt es 3 Milliarden

Doch die jahrelange Verwirrung ist jetzt vorbei. Der Bundesrat bekennt sich offiziell zum Durchgangsbahnhof und ist bereit, den Bau im Rahmen der «Botschaft 2027» zu finanzieren. Das verkündete Verkehrsminister Albert Rösti (SVP) am Mittwoch. Die «Botschaft 2027» muss noch vom Parlament bewilligt werden, sie umfasst diverse Bahn-Ausbauprojekte im Wert von insgesamt 24 Milliarden Franken – es handle sich um die «dringendsten», wie Rösti sagte. Darin sind auch drei Milliarden Franken für den Durchgangsbahnhof Luzern enthalten. Allerdings reicht dieses Geld nur für die erste Etappe des Projekts. Konkret geht es um den unterirdischen Bahnhof mit Seetunnel Richtung Ebikon.

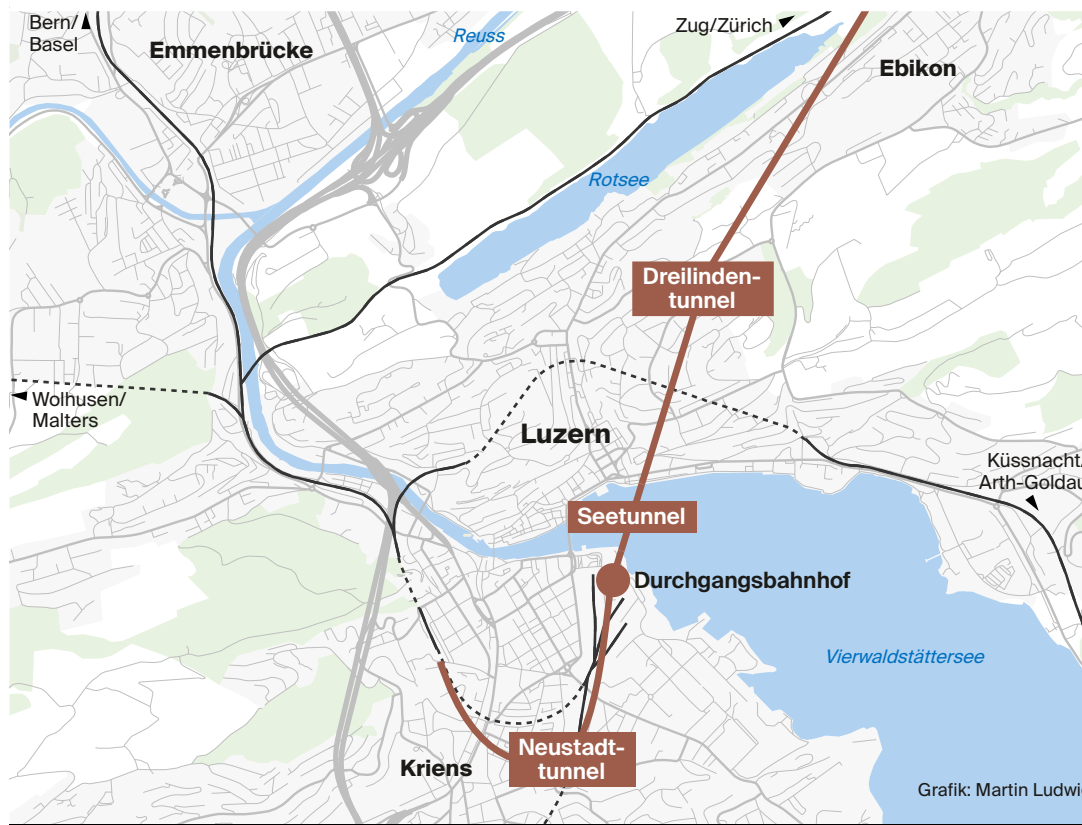
Der Tiefbahnhof wird zunächst also ein Sackbahnhof bleiben. Der Ausbau zur Durchmesserlinie (Neustadtunnel) ist erst mit dem nächsten Finanzierungsschritt im Rahmen der «Botschaft 2031» geplant. Eine Eröffnung des Neustadttunnels ist gemäss Bund erst nach 2045 realistisch. Das berücksichtigt auch, dass beim Neustadttunnel noch einige Fragen offen sind.



So könnte es auf den Perrons des Durchgangsbahnhofs Luzern dereinst aussehen.

Visualisierung: zvg

Durchgangsbahnhof Luzern



Grafik: Martin Ludwig

Die geologische Situation in der Luzerner Neustadt ist wegen des Grundwassers sehr heikel. Die Planungen dafür sind weniger weit fortgeschritten als für den Seetunnel, dessen technische Realisierbarkeit weitgehend geklärt ist. Dies, obwohl die Seeunterquerung eine Schweizer Premiere darstellt.

Bau der ersten Etappe soll um 2030 starten

Die erste Etappe mit Tiefbahnhof, See- und Dreilindentunnel könnte Anfang der Vierzigerjahre in Betrieb gehen, sofern der Bau um 2030 starten kann. Die Voraussetzungen dafür sind gut. Denn trotz aller Unsicherheiten haben die SBB die Planungen für den Durchgangsbahnhof mit Hochdruck vorangetrieben. Sofern das Parlament die Finanzierung 2027 bewilligt, könnten die Bauarbeiten danach relativ zahn nah beginnen. Allerdings könnte gegen die «Botschaft 2027» noch das Referendum ergriffen werden. Zudem muss das Volk 2028 noch über die Erhöhung der Mehrwertsteuer abstimmen – diese ist Teil des Finanzierungsplans für den Bahnausbau. Bei einer Ablehnung müssten einige

Projekte wohl auf später verschoben werden, sagte Rösti.

Dass der Durchgangsbahnhof nun ins Ausbauprogramm aufgenommen wurde, ist nicht zuletzt ETH-Professor Ulrich Weidmann zu verdanken. Er war vom Bundesrat beauftragt worden, für die zahlreichen Ausbauprojekte in der ganzen Schweiz eine Prioritätenliste zu erstellen – im Wissen, dass nicht alle Wünsche aus den Regionen berücksichtigt werden können. So äussert sich das ETH-Gutachten etwa sehr kritisch zu einer neuen unterirdischen Bahnlinie in Basel. Das Pendant in Luzern hingegen sei für das ganze Schweizer Bahnnetz von grossem Nutzen. Weidmann plädiert dabei für den Vollausbau der Luzerner Durchmesserlinie (siehe Kasten). Trotz Etappierung des Durchgangsbahnhofs sagte Bundesrat Rösti, man wolle die beiden Etappen «verzugslos bewilligen».

Schon vor der Tiefbahnhof-eröffnung soll es für Luzern punktuelle Verbesserungen geben. So soll bis 2035 der Halbstundentakt auf der Strecke Luzern-Bern eingeführt werden. Auch die Anpassungen hierfür sind Teil der «Botschaft 2027».

Der Durchgangsbahnhof nützt ETH-Gutachten zufolge der ganzen Schweiz

Netzstabilität Die «Botschaft 2027» basiert auf einem Gutachten von ETH-Professor Ulrich Weidmann vom Oktober 2025. Bezüglich Durchgangsbahnhof Luzern ist Weidmanns Urteil glasklar: Das Projekt gehöre zu den dringendsten Ausbauten und solle prioritär realisiert werden – und zwar im Vollausbau.

Im Bericht heisst es: «Die Agglomerationen Luzern, Zug und Zürich funktionieren immer stärker als eine Entwicklungsachse und müssen auch verkehrlich integral betrachtet werden. Für den Kanton Luzern wird zudem in den kommenden Jahrzehnten das

schweizweit stärkste Wachstum erwartet.»

Die Kapazitätsengpässe am Bahnhof Luzern seien nicht nur ein regionales Problem, sondern würden die Netzstabilität in der ganzen Schweiz beeinträchtigen. «Der Vollausbau des Durchgangsbahnhofs Luzern kann die Bahn zusammen mit dem ebenfalls priorisierten Zimmerberg-tunnel 2 in die Lage versetzen, das Rückgrat der Mobilität zwischen Luzern, Zug und Zürich zu bilden. Zudem beschleunigt er die Nord-Süd-Verbindung, was Optionen für den internationalen Personenverkehr als Ersatz für Kurzstreckenflüge eröffnet.» (rk)

«Das ist eine sehr positive Botschaft für die Zentralschweiz»

Robert Knobel

Zentralschweizer Politikerinnen und Politiker haben in den letzten Jahren intensiv für den Durchgangsbahnhof gekämpft. Dazu gehört auch der Luzerner Regierungsrat Fabian Peter (FDP). Entsprechend erfreut ist er über die Nachrichten aus Bern: «Das ist eine sehr positive Botschaft für Luzern und die Zentralschweiz». Völlig überrascht ist er aber nicht: Spätestens seit dem ETH-Gutachten von 2025 sei klar, dass das Projekt auch beim Bundesrat gute

Chancen haben würde. Dieser habe erkannt, dass der Ausbau des Bahnknotens Luzern «dringend notwendig» sei und dass es keine Alternative zum Durchgangsbahnhof gebe.

«Es bleibt ein einziges Projekt»

Ein Wermutstropfen aus Zentralschweizer Sicht ist, dass der Bundesrat zunächst nur die erste Etappe finanzieren will. Doch Fabian Peter sieht darin kein Problem. «Es sind zwar zwei Finanzierungsetappen, aber es bleibt ein einziges Projekt». Al-

lerdings erwähnt der Bundesrat, dass die Projekte der «Botschaft 2031», zu denen auch die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs gehört, erst nach 2045 in Betrieb gehen werden – also wohl deutlich nach der ersten Etappe. Doch Fabian Peter relativiert: Da die Planungen bereits angelaufen sind, könne der Bau der zweiten Etappe unmittelbar nach dem Finanzierungsbeschluss starten.

Luzerner Nationalrat: «Bin erleichtert»

Auch der Luzerner Nationalrat

Michael Töngi (Grüne) hat sich stark für den Durchgangsbahnhof eingesetzt. Er sagt: «Ich bin erleichtert. Damit bestätigt der Bundesrat die hohe Dringlichkeit für einen Ausbau des Bahnhofs Luzern für mehr S-Bahnen und mehr Verbindungen im nationalen Verkehr». Nun sei es «wichtig, dass die Planungen mit hohem Tempo weitergeführt werden. In den letzten Jahren gab es zu viele Zusatzschlaufen».

Die Luzerner Mitte-Ständerrätin Andrea Gmür kämpfte ebenfalls an vorderster Front für

den Durchgangsbahnhof. «Ich freue mich und bin zuversichtlich, aber dieser Kampf wird erst mit dem Spatenstich definitiv zu Ende sein», sagt sie mit Blick auf die nächsten Schritte. Dazu gehören laut Gmür nicht nur die Entscheide von Parlament und Volk, sondern auch allfällige Einsprachen gegen das Projekt.

«Starkes Zeichen für den Bahnausbau»

Die Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV) freut sich,

dass Albert Rösti die zweite Etappe bereits jetzt explizit erwähnt. Dies sei «ein starkes Zeichen für den Bahnausbau in der Zentralschweiz». Wichtig sei nun, dass die Planungen «mit voller Kraft weitergeführt werden». Auch im Luzerner Stadtrat herrscht Freude über den Entscheid. «Dies verdeutlicht die Bedeutung des Bahnhofs Luzern als Verkehrsknoten und die Notwendigkeit, die Infrastruktur am drittgrössten Bahnhof der Schweiz weiterzuentwickeln», wird Baudirektorin Korintha Bärtsch (Grüne) zitiert.