



MEDIENINFORMATION

Kanton macht sich für Ausbau des S-Bahn-Angebots stark

Der geplante Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist zentral, um das Bahnangebot im Nah- und Fernverkehr in der Region Zentralschweiz auszubauen. Davon wird auch der Kanton Nidwalden profitieren. Er setzt sich in verschiedenen Gremien für das Projekt und die damit zusammenhängende Verbesserung von Anschlüssen ein.

In einer Interpellation verlangen die Landräte Mario Röthlisberger und Daniel Kruker sowie Mitunterzeichnende Auskunft darüber, welche Bedeutung das Projekt für einen Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) für den Kanton Nidwalden aufweist, welchen konkreten Nutzen dieser bringt und welchen Einfluss der Regierungsrat auf das Vorhaben hat. Die SBB projektiert seit 2019 im Auftrag des Bundes den Durchgangsbahnhof Luzern. Das Vorhaben umfasst einen Tiefbahnhof mit vier Gleisen, einen 3,5 Kilometer langen Tunnel von Ebikon bis zum Luzerner Bahnhof sowie eine unterirdische Zu- und Wegfahrt durch das Gebiet Heimbach (Neustadt-tunnel). Voraussichtlich 2027 wird das eidgenössische Parlament über die Realisierung und Finanzierung des DBL entscheiden. Baubeginn wäre frühestens 2030. Die Inbetriebnahme ist für die erste Hälfte der 2040er-Jahre vorgesehen.

In seiner Antwort auf den Vorstoss betont der Nidwaldner Regierungsrat, dass es sich beim Durchgangsbahnhof Luzern um ein Jahrhundertprojekt für die gesamte Zentralschweiz handelt. Mit der Realisierung kann ein markanter Kapazitätsengpass im Bahnsystem behoben werden – die Erreichbarkeit von Luzern im nationalen Kontext wird verbessert. Gleichzeitig werden die Voraussetzungen für einen Angebotsausbau der S-Bahn in der Region geschaffen. «Wie der heutige Bahnhof Luzern stellt auch der Durchgangsbahnhof für Nidwalden einen zentralen Verknüpfungspunkt zwischen der Zentralbahn und dem nationalen Bahnnetz dar. Je attraktiver das Bahnangebot in Luzern, desto bessere Verbindungen sind auch für unseren Kanton möglich», hält Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer fest. Für konkrete Aussagen zu Anschluss- und Umsteigezeiten auch in Richtung Bern, Basel oder Zürich ist es allerdings zu früh. Diese hängen auch davon ab, wie viele Gleise der Zentralbahn in Zukunft im Bahnhof Luzern zur Verfügung stehen werden und ob und in welchem Zeitraum der vom Regierungsrat geforderte Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Bahnhof und Hergiswil Matt – der sogenannte

Tunnel kurz – erfolgt. Das Angebotskonzept wird erst noch durch die zuständige Planungsregion erarbeitet. Der Zeithorizont dafür bewegt sich um 2030. Die Kantone sind federführend für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs und haben sich dazu in mehreren Planungsregionen organisiert. Der Kanton Nidwalden gehört der Planungsregion Zentralschweiz an. Bereits auf Kurs ist die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Engelberg und Luzern mit optimierten Anschlüssen in Luzern. Ermöglicht wird dieser durch den Bau einer Doppelspur im Gebiet Staldifeld in Oberdorf. Die Inbetriebnahme des Doppelspurabschnittes ist für 2026/2027 vorgesehen.

Nidwalden und Obwalden als Partner in Gremien vertreten

Der Kanton Nidwalden macht sich zusammen mit dem Kanton Obwalden in verschiedenen Gremien für den Bau des DBL und die damit zusammenhängende Angebotserweiterung in der Region stark. Im Sinne einer schlanken Projektorganisation vertritt der Obwaldner Regierungsrat Josef Hess die Interessen beider Kantone in der strategisch-politischen Koordinationsgruppe, bei der Gesamtkoordination auf Fachebene übernimmt Eveline Spichtig, Leiterin Fachstelle öffentlicher Verkehr Nidwalden, diesen Part. «Zwischen den beiden Kantonen erfolgt ein regelmässiger Austausch, so werden unter anderem Positionspapiere oder Stellungnahmen zu Vernehmlassungen des Bundes zum Ausbau der Bahninfrastruktur aufeinander abgestimmt», erwähnt Therese Rotzer-Mathyer.

RÜCKFRAGEN

Therese Rotzer-Mathyer, Baudirektorin, Telefon +41 41 618 72 00, erreichbar am Donnerstag, 20. Oktober, von 8.30 bis 9.30 Uhr.

Stans, 20. Oktober 2022