



MEDIENINFORMATION

Stadtzentrum rund um den Durchgangsbahnhof Luzern: Stossrichtung aus der Testplanung wird begrüsst

Der Durchgangsbahnhof Luzern ist für die Region ein Jahrhundertprojekt und soll im Bahn-Ausbauschritt 2040 Platz finden. Wie das Stadtzentrum rund um den Bahnhof dereinst gestaltet werden könnte, damit befasst sich eine Testplanung der Stadt Luzern. Der Nidwaldner Regierungsrat begrüsst in einer Stellungnahme die angestrebten Stossrichtungen und macht sich gleichzeitig für kurze Umstiegswege für Zentralbahn-Passagiere stark.

Im Rahmen einer Testplanung unter der Federführung der Stadt Luzern haben drei interdisziplinäre Teams Vorschläge erarbeitet, wie das Stadtzentrum rund um den neuen Durchgangsbahnhof Luzern (DBL), der in den frühen 2040er-Jahren in Betrieb genommen werden soll, dereinst aussehen könnte. Ziel ist es, die für Luzern einmalige Entwicklungschance optimal zu nutzen und gleichzeitig die Voraussetzungen für eine möglichst stadtverträgliche Bauzeit zu schaffen. Anfang Februar 2021 sind die Ergebnisse der Testplanung vorgestellt worden.

In der Testplanung wird zwischen drei Stadträumen unterschieden: Nord, Ost und West. Der Stadtraum Nord zwischen Bahnhof und See soll auch in Zukunft die Visitenkarte des Bahnhofraums und Drehscheibe des regionalen Mobilitätssystems sein. Damit sich die Nutzungskonflikte aufgrund steigender Passagierzahlen und der rund 10-jährigen Bauphase nicht weiter verschärfen, soll der Autoverkehr reduziert und das Bussystem neu organisiert werden. Im Osten des Bahnhofs befinden sich aufgrund freier Gleisflächen die grössten Entwicklungsmöglichkeiten. Dies bietet die Chance, mitten in der Stadt ein neues Quartier mit einem vielfältigen Wohnraumangebot und neuen Arbeitsplätzen zu realisieren. Noch offen ist jedoch, welche Gleisflächen an diesem Standort in Zukunft nicht mehr gebraucht werden. Schliesslich wird der Stadtraum West im Bereich der Zentralstrasse heute von seiner räumlich beengten Situation geprägt. Die Konzepte der drei Teams zeigen, dass ein neuer Bahnhofplatz West einen attraktiven Zugang zum Bahnhof ermöglichen könnte. Vorgeschlagen wird, die Zentralstrasse als Velo- und Busachse mitsamt Haltestellen neu zu gestalten und vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Da der Durchgangsbahnhof den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen der Zentralbahn und dem nationalen Bahnnetz darstellt, hat sich auch der Nidwaldner Regierungsrat an der öffentlichen Mitwirkung zu den Ergebnissen der Testplanung beteiligt.

Je attraktiver das Bahnangebot in Luzern, desto mehr Möglichkeiten bestehen grundsätzlich für Anschlüsse von und aus Nidwalden. Der Regierungsrat begrüsst die Stossrichtungen aus der Testplanung, vor allem die angestrebten Erweiterungen im Bereich des Bus- sowie Fuss- und Veloverkehrs. Gleichzeitig erachtet er es als wichtig, dass während und nach dem Bau des DBL eine angemessene Zugänglichkeit zur Schifffahrt gewährleistet bleibt. Das Areal rund um den Bahnhof soll auch in Zukunft mit dem Auto gut erreichbar sein.

Darüber hinaus betont der Nidwaldner Baudirektor Josef Niederberger: «Ideal wäre, wenn die Gleise der Zentralbahn im Zentrum des neuen DBL platziert werden. Dadurch würden den Passagieren kurze Umstiegswege auf das weitere Bahnnetz oder die Buslinien ermöglicht.» Auch erachtet der Regierungsrat eine Durchmesserlinie in Richtung Nidwalden als prüfenswert, wie erste Diskussionen aus der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden zeigen. Zudem weist er auf den Bedarf an Abstellanlagen der Zentralbahn im Bahnhof Luzern hin. Eine Reduktion könnte zu betrieblichen Mehraufwendungen bei der ZB führen, «was auch Auswirkungen auf die Betriebsabgeltungen des Kantons Nidwalden an die Zentralbahn hätte», wie Josef Niederberger erklärt. Daher ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, dass auch betriebliche Aspekte ein entsprechendes Gewicht in der Prüfung der Stadtraumentwicklung erhalten.

Schliesslich weist der Regierungsrat auf die Wichtigkeit des Doppelspurausbaus in Hergiswil («Tunnel kurz») sowie den Verkehrsknoten Stans hin. Diese Projekte sollen aus seiner Optik ebenfalls Platz im Ausbauschnitt 2040 haben. Nur dann wird es gelingen, in der Region die bis dahin zu erwartenden Engpässe auf der Schiene und der Strasse zu vermeiden.

Vier neue Gleise unterhalb des bestehenden Bahnhofs

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird ein bedeutsamer Kapazitätsengpass im Bahnsystem der Schweiz behoben. Nicht nur national wird Luzern besser erreicht; auch regional kann das Angebot der S-Bahnen ausgebaut werden. Der DBL soll unterhalb des bestehenden Bahnhofs realisiert werden. Im zweiten Untergeschoss sind vier Gleise geplant. Bestandteil ist ebenso der rund 3.5 Kilometer lange Dreilindentunnel unter dem See nach Ebikon, wo er in die Bahnlinie Richtung Zürich und Gotthard mündet. Auf der anderen Seite führt ein neuer, doppelspuriger 1.8 km-Tunnel unter der Neustadt in Richtung Bern und Basel.

National- und Ständerat haben im Jahr 2019 für die Projektierung des DBL 85 Millionen Franken genehmigt. Dadurch soll das Projekt anhand der Kriterien für die nächsten nationalen Bahn-Ausbau Schritte so weiterentwickelt werden, dass es voraussichtlich 2026 dem Parlament zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann.

Weitere Informationen: www.nw.ch/durchgangsbahnhof-luzern

RÜCKFRAGEN

Josef Niederberger, Baudirektor, Telefon +41 41 618 72 00, erreichbar am Donnerstag, 29. April zwischen 9.00 und 10.00 Uhr.

Stans, 29. April 2021