



Positionspapier zum Durchgangsbahnhof Luzern

14.03.2025 / EKI

These

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) strebt eine Verbesserung der Innerschweizer Eisenbahnstruktur an, die allgemein als Notwendigkeit anerkannt wird. Das Projekt basiert aber auf nicht zeitgemässen planerischen Voraussetzungen und weist ein prohibitiv schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, das einer zeitgerechten und vollständigen Realisierung entgegensteht. Um dem zuvorzukommen, sind dem DBL alternative Lösungen entgegenzustellen, die ergebnisoffen und unabhängig zu beurteilen sind. Ein solches Projekt existiert unter der Bezeichnung *Eisenbahnkreuz Innerschweiz*.

Was kostet der DBL?

Die Öffentlichkeit wurde bezüglich Kosten lediglich über zwei additive Endsummen informiert, nämlich 2.3 Milliarden Franken für die erste, und eine weitere Milliarde Franken für die zweite Bauetappe. Insgesamt beträgt die unvollständige und auf einem frühen Planungsstand (Vorprojekt) basierende Kostenschätzung der vier Baukomponenten Dreilindentunnel, Seeunterquerung, Tiefbahnhof, und Neustadt-tunnel 3.3 Milliarden Franken. Über die Kostengenauigkeit gibt es keine Angaben.

Angesichts der aussergewöhnlich schwierigen geologischen Voraussetzungen im nahezu gesamten Bereich des DBL-Projekts ist bei der Beurteilung der Glaubwürdigkeit der geschätzten Baukosten besondere Vorsicht angezeigt. Von der geologischen Beschaffenheit her beurteilt kann einzig der Dreilindentunnel konventionell bewältigt werden. Indessen ist bei der Realisierung der 18 Meter tiefen Tiefbahnhofgrube und des Neustadttunnels wegen äusserst schlechtem Baugrund mit erheblichen, in ihrem Umfang nicht voraussehbaren Schwierigkeiten zu rechnen, zumal sich der Baubereich in dicht überbautem städtischem Gebiet befindet. Der dort vorzufindende mehrschichtige und zudem gespannte Grundwasserstrom hat schon bei vielen deutlich kleineren Bauvorhaben Probleme bereitet.

Noch weit risikobehafteter ist die Querung des Seegrundes in Schlamm und Schlick, wo unerprobte Baumethoden erstmals in der Schweiz zur Anwendung kommen. Vernünftigerweise muss man bei solchen Voraussetzungen nicht von den geschätzten 3.3 Milliarden Franken ausgehen, sondern mit einem dem Planungsstand Vorprojekt entsprechenden Sicherheitszuschlag in der Grössenordnung von 20 bis 30% rechnen.

Die veröffentlichten Kostenangaben sind zudem unvollständig: Weil die auf der Tiefbahnhofebene verkehrenden Züge nicht mehr auf dem bestehenden Gleisfeld des Luzerner Bahnhofs abgestellt werden können, muss in Dierikon projektbedingt ein neuer Abstellbahnhof gebaut werden. Auch der Umbau der Station Ebikon ist eine Folge des DBL. Die Kosten für diese beiden Zusatzprojekte, die wir insgesamt auf 300 bis 400 Millionen Franken schätzen, müssen zusätzlich dem DBL angelastet werden. Realistisch gesehen werden die Gesamtkosten des DBL 4 Milliarden Franken übersteigen.

Zweifellos kommen noch beim Kanton und der Stadt Luzern anfallende Aufwendungen für die Umgestaltung des Bahnhofumfelds sowie der Quaianlage beim Luzernerhof dazu. Die von der Stadt Luzern anberaumte *Testplanung zum Durchgangsbahnhof* spricht sich unverständlicherweise über die Realisierungskosten nicht aus.

Was bewirkt das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern tatsächlich?

In den Publikationen der SBB werden hinsichtlich des Nutzens des DBL generelle Vorteile mit wenig Aussagewert ins Feld geführt. Man findet dort unverbindliche Hinweise wie «Engpässe werden beseitigt», «mehr Züge», «neue Verbindungen», «verbesserter Reisekomfort» oder «Entwicklungsschub im öffentlichen Verkehr». Desgleichen beschränkt sich das Werbematerial des Kantons und der Stadt Luzern sowie des Komitees Durchgangsbahnhof Luzern weitgehend auf allgemeine propagandistische Äusserungen. Wir bemühen uns, die wenigen konkret behaupteten Wirkungen des DBL, soweit es die uns zugänglichen Informationen ermöglichen, sachgerecht und in ihrem Umfang abschliessend darzulegen:

- Richtig ist: Der DBL ermöglicht einen 15-Minutentakt auf der Strecke Luzern – Zürich.
- Richtig ist: Die Fahrzeiten von und nach Stationen in den Korridoren Luzern – Zürich und Luzern – Arth Goldau werden vier Minuten schneller.

Der verkehrstechnische Nutzen bezüglich der Strecke Luzern – Zürich ist allerdings ein ziemlich bedeutungsloser Fortschritt, weil dort schon die heutige Fahrzeit von 42 Minuten die Integrierung in ein stundentaktaugliches System erlaubt. Die grösser gewordenen Umsteigedistanzen infolge der Tieferlegung der Perrons um 14 Meter machen jedoch den Zeitgewinn bei vielen Reisezielen wieder zunichte.

- Richtig ist: «Auch die Fahrzeit nach ... Westen wird kürzer».

Damit kann nur Bern gemeint sein. Hier wird der geplante, eine Milliarde Franken teure, Neustadttunnel angesprochen, der die Fahrzeit auf dem Ast Basel/Bern um eine vernachlässigbare Minute verkürzt. Nachzulesen im Planungsbericht DBL 2015 des Kantons Luzern, Seite 34.

- Richtig ist: Der DBL schafft mit der zweiten Bauetappe vier Durchmesserlinien.

In der ersten DBL-Bauetappe – die auch den Endzustand bedeuten könnte – entsteht ohne den Neustadttunnel keine einzige Durchmesserlinie. Auch nach Vollausbau bleibt der Engpass Gütsch das bis an die Grenze belastete Haupthindernis im Betriebssystem. Ob auch für die zwangsläufig dort hindurchführenden vier Durchmesserlinien Platz vorhanden sein wird, sei dahingestellt.

- Falsch ist: «Das Tessin rückt ... eine Viertelstunde näher an die Deutschschweiz», oder «Der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland/Basel und Mailand beträgt rund 20 Minuten», oder «Der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland/Basel und Mailand beträgt eine halbe Stunde».

Die korrekte Information müsste lauten: Fünf Minuten! Dies jedoch erst bei Vollausbau des DBL. Auf der Strecke zwischen dem Tiefbahnhof und Ebikon gewinnt man – gleich wie nach Zürich – vier Minuten. Dazu kommt mit dem Neustadttunnel eine weitere Minute. Schon die seltsam divergierenden Zeitangaben müssten eigentlich Skepsis erzeugen. Alle drei Werbebotschaften basieren auf dem gleichen Kunstgriff, indem man vorgibt, der DBL verkürze die Aufenthaltsdauer in Luzern, was heute fahrplanbedingt unmöglich sei. Das ist unglaubwürdig. Die Dauer des Aufenthalts in Luzern ist nicht von der Erstellung des DBL abhängig, sondern von der Tarifierung des Fahrplans! Ein uns in Aussicht gestellter Nachweis für diese unerklärliche Behauptung ist uns bis dato nicht eingetroffen.

- Falsch ist: «Insgesamt lässt sich so die Fahrzeit zwischen Basel, Bern ... und der Zentralschweiz ... um rund eine Viertelstunde reduzieren ...»

Nach Vollausbau des DBL wird die Fahrzeit auf dem Ast Basel/Bern von und nach Luzern wegen der Neustadttunnelschleife eine Minute kürzer (siehe oben). Unter Zuhilfenahme von in keiner Weise konkretisierten «kürzeren Stand- und Umsteigezeiten sowie reduzierten Fahrzeitreserven» werden in der Nutzenstudie Rapp Trans AG vom 12. März 2015 wünschenswerte Reisezeitverkürzungen als Faktoren eingebracht, welche ebenso gut ohne den DBL eine Option sein könnten.

- Falsch ist: Das Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern behauptet, die Nord-Süd-Verbindung via Luzern werde eine halbe Stunde schneller als via Zürich.

Heute ist die Reisezeit über Zürich und über Luzern etwa gleich lang. Mit dem Vollausbau des DBL gewinnt man fünf Minuten (siehe oben).

- Weitgehend falsch ist: Der DBL ermöglicht ein rasches Umsteigen.

Das gilt namentlich nicht für die Zentralbahn. Da wird das Umsteigen zum Tiefbahnhof beim Überwinden des 15 Meter hohen Niveauunterschieds nicht kürzer, sondern länger und beschwerlicher. (So z.B. von Sarnen/Stans nach Zürich/Tessin oder von Sarnen/Stans nach Basel/Bern).

Die Mängel des Durchgangsbahnhofs Luzern

- Unbestritten ist, dass das Nadelöhr Gütsch durchlässiger werden muss. Die Angebote auf den Fernverkehrs- und Regionalverkehrslinien Richtung Basel und Bern müssen verdichtet werden können. Das gilt auch für die Strecken von Luzern ins Entlebuch, ins Seetal, ins Rontal und nach Küsnacht, damit dort die S-Bahn ausgebaut werden kann.

Gemäss Synthesebericht 2015 des Kantons Luzern, Seite 5, werden auf den genannten Strecken folgende zusätzlichen Angebote von und nach Luzern möglich:

- Fernverkehr Basel: keine Verbesserung, vier Zugspaare/h nicht möglich
- Fernverkehr Bern: 1 Zugpaar/h zusätzlich, vier Zugspaare/h jedoch nicht möglich
- S-Bahn Sursee: 1 Zugpaar/h zusätzlich, vier Zugspaare/h möglich
- Seetal: 2 Zugspaare/h zusätzlich, vier Zugspaare/h möglich
- Entlebuch: 1 Zugpaar/h zusätzlich, vier Zugspaare/h möglich
- Küsnacht: keine Verbesserung, vier Zugspaare/h nicht möglich

Basierend auf der ausgereizten Durchlässigkeit des Engpasses Gütsch handelt es sich um ein Maximalresultat mit keiner Luft nach oben. Im besten Fall sind interne Abtausche möglich. Und ist der Bau des DBL einmal in Angriff genommen, so kann das dürftige Ergebnis ohne den Einsatz von weiteren Milliarden Franken für alle Zeiten nicht mehr verbessert werden. Dem DBL zuzustimmen bedeutet, sich mit der Tatsache zu begnügen, dass

1. auf den Fernverkehrsstrecken Luzern – Basel und Luzern – Bern nie vier Zugspaare pro Stunde zirkulieren werden (Viertelstundentakt).
2. S-Bahn-Stationen im Raum Luzern zu keiner Zeit in schnellerer Folge als viermal pro Stunde befahren werden.

Mit solchen einschränkenden Mängeln in der Perspektive behaftet darf ein Jahrhundertbauwerk nicht in Angriff genommen werden!

- Mit dem DBL erfährt die bestehende Schieneninfrastruktur mit ihren vier Auffächerungen vom Gütschtunnel weg keine Aufwertung. Die Durchlässigkeit wird nicht erhöht, und es fehlt eine Entflechtung des Fernverkehrs vom Lokalverkehr. Die Belegung dieser kritischen Strecke verbleibt – wie heute – strapaziert bis zur letzten Reserve. In Störfällen ist keine Ausweichmöglichkeit vorhanden. Alle Kategorien von Personenzügen mit den unterschiedlichsten Geschwindigkeiten und Haltebedürfnissen müssen hier durch und behindern sich gegenseitig.
- Wünschenswerte S-Bahn-Stationen sind nicht möglich. Das sehen auch die Befürworter des DBL so, sonst hätten sie liebend gerne solche in ihren Plänen dargestellt.

- Der zu vernachlässigende Fahrzeitgewinn von einer Minute auf der Strecke Luzern – Basel reicht nicht aus, um die Reisezeit zwischen den beiden Kernstädten für das Stundentaktsystem tauglich zu machen, welches seit 40 Jahren im ganzen SBB-Bereich angestrebt wird.

Gleiches gilt auch für die Strecke Luzern – Bern. Das bedeutet, dass mit dem Projekt DBL der Korridor Luzern – Zürich als einzige stundentakttaugliche Fernverkehrsverbindung mit Luzern zur Verfügung steht. Der DBL ermöglicht somit nicht, dass Luzern zu einem Taktknoten wird.

- Kriens ist mit 30'000 Einwohnerinnen und Einwohnern die grösste Stadt der Schweiz, die nicht über das Normalspur-Fernverkehrsnetz erschlossen ist. Der DBL lässt Kriens links liegen und verwirkt die letzte Chance einer überfälligen Nachbesserung.
- Der DBL ist nicht aufwärtskompatibel. Für die kürzeste und schnellste Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz fehlt heute ein letztes Teilstück, die linksufrige Verbindung zwischen Luzern und Altdorf, bzw. dem Gotthardbasistunnel. Die Lage des Tiefbahnhofs beim Projekt DBL steht dieser zukunftssträchtigen Option entgegen. Weder würde eine solche teure Transversale mit dem Pferdefuss einer Spitzkehre in Luzern je gebaut, noch würde sie Sinn ergeben, wenn sie wegen dem Durchgangsbahnhof von Basel her über den Umweg um Zürich nach Luzern und von da weg via Seelisberg Richtung Norden geführt werden müsste.
- Das Projekt DBL ist ein Produkt einer veralteten Doktrin und Lehrmeinung. Mehr dazu unter dem nächsten Titel.

Fazit: Bei Lichte besehen kommen die mittels Hunderttausenden von Werbefranken hochgejubelten Ankündigungen, soweit sie überhaupt zutreffen, äusserst bescheiden daher. Illusionslos dargelegt reduziert sich der Gewinn auf zwei Punkte, nämlich auf die Kapazitätssteigerung des Zürich-Asts (Viertelstundentakt) und sodann auf etwas mehr, jedoch längerfristig betrachtet ungenügenden Spielraum, auf den Korridoren Luzern – Basel/Bern und auf drei regionalen Ästen. Den Ast Küssnacht lässt man aussen vor.

Wie sehen das unabhängige Fachleute?

Der verstorbene Kantonsingenieur **Fredy Rey** sagte damals schon: «*Die Alternative [zum Bahnhof Luzern Nord] wäre, dass wir weiterhin den Verkehr ins Luzerner Zentrum würgen.*»

Benedikt Weibel, früherer CEO der SBB, umgeben von einer Gruppe von jungen Verkehrsplanern, schreibt uns (Zitat): «*Ich wünsche euch viel Erfolg beim Kampf gegen diesen Unsinn.*»

In unseren Reihen befinden sich mehrere Verkehrsfachleute, darunter **Paul Stopper**, der von der Fachwelt gerne als Vater des Zürcher Durchgangsbahnhofs genannt wird. Sein Credo lautet: *Ein unterirdischer Durchgangsbahnhof ist in Luzern nicht notwendig und fehl am Platz.*

Der Verkehrsplaner und frühere NZZ-Journalist **Dr. Paul Schneeberger** hat sich in seinem wegweisenden Buch *Ein Plan für die Bahn* auch explizit mit der Luzerner Eisenbahnplanung befasst. In wissenschaftlicher Sachlichkeit gehalten liest es sich wie ein engagiertes Plädoyer gegen den Durchgangsbahnhof und allgemein gegen die Hauptbahnhöfe als Wasserköpfe ohne Mehrwert für die Vorstädte. Seine Haltung ist offenkundig: Heute müsste anders geplant werden.

Bezugnehmend auf den international wirkenden Raumplaner **Prof. Michael Wegener** weist Schneeberger auf die Abhängigkeit von Verkehrsplanung und Siedlungsplanung hin. In der Schweiz, wo in den Einzugsgebieten der grossen Bahnhöfe die Siedlungsentwicklung abgeschlossen ist, sei es notwendig, stattdessen vor allem die Erschliessungsqualität von kleineren und mittleren Städten der Agglomerationen zu steigern. Wir erkennen in der Planung des DBL nicht den geringsten Ansatz dieser Doktrin.

Unter den Masterarbeiten von Absolventen des Instituts für Verkehrsplanung an der ETH hat in Fachkreisen eine Arbeit des Verkehrsplaners **Dominic Stucki** viel Beachtung gefunden. Stucki moniert die Umwege über die grossen Bahnhöfe und plädiert dafür, die Taktknoten in den grossen Bahnhöfen teilweise aufzulösen und durch Umsteigebeziehungen in auszubauenden Vorstadtbahnhöfen zu ergänzen. Es braucht mehr Tangentialverbindungen. Dazu halten wir fest: Mit dem DBL verpassen wir jede Möglichkeit eines überfälligen Systemwechsels.

Der Ende Januar 2025 abgetretene Direktor der Südostbahn, **Thomas Küchler**, äusserte sich öffentlich abschlägig zum DBL, den er am 14. Februar 2025 im Radio SRF Regionaljournal Zentralschweiz als überdimensioniert erklärte. Die SOB benutzt in Kooperation mit den SBB deren Luzerner Streckennetz und somit auch den Luzerner Bahnhof. Seine Kritik darf dementsprechend als Insider-Beurteilung gewertet werden.

Wo stehen die Bundesbehörden und die SBB?

In einem neulich herausgegebenen Papier des **Bundesamts für Verkehr** zur **Perspektive BAHN 2050** lesen wir sinngemäss, dass der Bund beim Bahnausbau einen *Schwerpunkt in den Agglomerationen* setzt. U.a. werden darin Zielsetzungen wie *Neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen* oder *Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten* genannt. Gemeint sind neue Verkehrsdrehscheiben in den *Agglomerationsgürteln* und nicht in den Agglomerationskernen! Diese Absichtserklärung geht in die gleiche Richtung, wie es die neuzeitlich denkenden Planer fordern. Beim Projekt DBL sucht man einen solchen Ansatz vergeblich. Es erstaunt deshalb, dass angesichts der Diskrepanz zwischen dieser

Richtlinie des Bundes und dem überholten Planungsgrundsatz, der dem DBL zugrunde liegt, vom BAV öffentlich keine diesbezüglichen Vorbehalte zu vernehmen sind.

Anlässlich eines persönlichen Gesprächs mit zwei **Chefbeamten des BAV**, denen wir unser Gegenprojekt zum DBL unterbreiten durften, wurde uns klargelegt, *dass das BAV in Sachen DBL an den Auftrag des Parlaments gebunden sei*. Bei allem Wohlwollen, das wir bei der Entgegennahme unseres Gegenvorschlags *Eisenbahnkreuz Innerschweiz* empfanden, haben wir die Aussage in dem Sinne verstanden, dass das BAV nicht bereit wäre, näher auf eine Planungsalternative einzutreten, auch wenn eine solche intern als dem DBL überlegen beurteilt würde.

Genau gleich der Tenor eine Stufe tiefer: Auf das Ersuchen hin, den **SBB** ein Gegenprojekt unterbreiten zu dürfen, erhielten wir unterzeichnet von Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar und CEO Vincent Ducrot eine abschlägige Beantwortung mit folgendem Wortlaut: *«Aus diesem Grund können die SBB keinesfalls Partei ergreifen oder sich zu möglichen Varianten äussern, ohne ausdrücklich das Mandat des BAV erhalten zu haben.»* Auch das tönt nicht nach Überzeugtsein vom DBL.

Und die Bevölkerung?

Das Stimmvolk hat beim Milliardengeschäft DBL nicht mitzureden. So ging bislang die politische Auseinandersetzung mit dem gewaltigen Verkehrsprojekt, das ja jeden Einzelnen trifft, erstaunlicherweise weitgehend lautlos am Volk vorbei. Wer sich mit dem Thema befasst, verspürt allerdings, dass die Brisanz des Themas DBL zunehmend und gleichzeitig mit vorwiegender Skepsis wahrgenommen wird. Jedenfalls ist es offensichtlich, dass in der betroffenen örtlichen Bevölkerung trotz propagandistischer Beeinflussung keine Begeisterung für den DBL herrscht. Eine Umfrage in *LZ Online* ergibt, dass bei 600 Umfrageteilnehmenden 66% für das Gegenprojekt *Eisenbahnkreuz Innerschweiz* votieren und lediglich 34% für den DBL. Dies, nachdem das Gegenprojekt der Allgemeinheit ein einziges Mal in der LZ vorgestellt worden war. Auch haben noch keinerlei öffentliche Kampagnen unsererseits stattgefunden.

Quellen

Kanton Luzern (2015): Planungsbericht DBL p 34. Luzern.

Kanton Luzern/Ernst Basler + Partner (2015): Synthesebericht p 5/9. Luzern

Schneeberger Paul (2018): Ein Plan für die Bahn. Zürich.

Stucki Dominic (2016): Welches Verkehrssystem braucht die Schweiz?
Masterarbeit Raumentwicklung und Infrastruktursysteme. ETH/IVT Zürich.

BAV, Bundesamt für Verkehr (2023): Perspektive Bahn 2050-
Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung. Bern