

Luzern, 1. Juli 2024

MEDIENMITTEILUNG

Verbreitung 01.07.2024 / 13:30
Sperrfrist 01.07.2024 / 13:30

Mobilität rund um den Luzerner Bahnhof neu organisieren

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern werden künftig doppelt so viele Menschen rund um den Bahnhof unterwegs sein. Um dies zu bewältigen, muss das Bahnhofsumfeld als grösste Zentralschweizer Mobilitätsdrehscheibe neu geplant werden. Der Kanton und die Stadt Luzern haben dafür eine Projektvereinbarung für einen gemeinsamen Masterplan unterzeichnet. Grundlage bilden die von der Stadt Luzern durchgeführte Testplanung und die anschliessend vom Kanton erarbeitete gesamtverkehrliche Überprüfung der Testplanungsergebnisse. Der aktuelle Planungsstand sieht unter anderem eine Vereinfachung der Knoten am Bahnhofplatz, neue Bus-Hubs und eine öV-Achse auf der Zentralstrasse vor.

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist das Schlüsselement für ein besseres Bahnangebot in der ganzen Zentralschweiz. Er ermöglicht häufigere, schnellere und direktere Verbindungen auf allen Achsen des Schienenverkehrs – sowohl in der S-Bahn als auch im Fernverkehr. «Ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr ist entscheidend, um das Mobilitätswachstum im Kanton Luzern zu bewältigen und nachhaltig zu gestalten», hält Regierungsrat Fabian Peter fest. «Dafür brauchen wir die Infrastruktur des Durchgangsbahnhofs, der das Kernstück des öV-Systems in der Zentralschweiz bildet.»

Weichen stellen für die grösste Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz

Der Durchgangsbahnhof wird voraussichtlich in den 2040er-Jahren in Betrieb genommen. Mit dem grösseren Bahnangebot werden etwa doppelt so viele Menschen im Bahnhofsumfeld unterwegs sein wie heute. Um dies zu bewältigen, müssen die Umsteigemöglichkeiten auf Bus, Velo, Schiff, Taxi und Auto sowie die Zugänge zum Bahnhof und somit auch der Bahnhofplatz als Mobilitätsdrehscheibe neu gedacht und geplant werden. Im Stadtzentrum ist der Platz begrenzt, die Mobilität wird aber weiter zunehmen. «Damit der Bahnhof für alle zuverlässig erreichbar bleibt und als Mobilitätsdrehscheibe funktioniert, müssen wir die Mobilität neu organisieren, verlagern und steuern», betont Baudirektor Fabian Peter. Analysen mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell haben gezeigt, dass die Zunahme der Mobilität im Horizont 2040 nur mit einer Vereinfachung der Knoten am Bahnhofplatz und einer Neuorganisation des Gesamtverkehrs bewältigt werden kann.

Das komplexe System vereinfachen und entflechten

Der bestehende Bus-Hub Nord (angrenzend an die Seebrücke) wird von zwei neuen Bahnhofplätzen und Bus-Hubs auf der Ost- und Westseite des Bahnhofs ergänzt. Dazu sollen gemäss der Studie Bus 2040 des Verkehrsverbunds Luzern weitere Buslinien durchgebunden werden, womit der Bahnhofplatz Nord nicht mehr von Bushaltestellen dominiert werden soll. Es entstehen neue und grosszügigere Bahnhofzugänge und urbane Aufenthaltsräume. Auch Fuss- und Veloverbindungen unter dem heutigen Gleisfeld hindurch sollen den Bahnhof besser mit den umliegenden Quartieren verbinden. Die Zentralstrasse wird zur öV- und Velo-Achse und der Bahnhofplatz wird vom Durchfahrtsverkehr möglichst entlastet. Das ist wichtig für den Verkehrsfluss und die Effizienz am Bahnhofplatz: Je weniger Möglichkeiten es gibt, abzubiegen, desto flüssiger läuft der Verkehr. Standorte für die Bahnhofsvorfahrt, Kurzzeitparkplätze, Kiss+Ride und Taxi sind Gegenstand der Abklärungen. Für den Verkehr über den Bahnhofplatz werden unterschiedliche Verkehrsführungen während und ausserhalb der Stosszeiten geprüft.

Möglichst durchgehende Busspuren und wo notwendig Buspriorisierungen auf der Achse Kriens-Ebikon und weiteren Strecken in der Stadt und Agglomeration, genauso wie der Bypass, sind wichtige Elemente, um den Stadtverkehr zu entlasten. Ein leistungsfähiges und zuverlässiges Bussystem ist zentral für die Mobilität in und um Luzern: «Der DBL hat mit einem funktionierenden Bussystem eine noch grössere Wirkung. Busbeschleunigungsmassnahmen und mehrere Bus-Hubs sind zentrale Massnahmen, um die Personenströme zu verteilen. Erst durch die Stärkung des flächeneffizienten Busverkehrs ermöglichen wir die Bewältigung des Gesamtverkehrs», so Ruth Aregger, Präsidentin Verbundrat des Verkehrsverbands Luzern.

Gemeinsamer Masterplan konkretisiert und koordiniert die Planungen

Die Planungen rund um den Bahnhof müssen bis 2027 vorliegen, damit sie optimal auf die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs abgestimmt werden können. Diese Aufgabe gehen Stadt und Kanton Luzern gemeinsam an. Sie haben heute eine Projektvereinbarung «Masterplan Raum Bahnhof 2040» unterzeichnet. «Ziel ist es, stadtverträgliche Lösungen zu erarbeiten, welche die Region, den Kanton und die Zentralschweiz weiterbringen», sagt Stadträtin Manuela Jost, Baudirektorin.

Der Verkehrsverbund Luzern und der Gemeindeverband LuzernPlus wirken ebenfalls am Masterplan mit. Begleitgruppen und Echoräume sollen direkte Anstösser, Verbände, Politik und Bevölkerung in die Planungen einbeziehen. Der Bahnhof Luzern ist für die ganze Agglomeration und alle umliegenden Gemeinden von grosser Bedeutung. «LuzernPlus setzt sich für den aktiven Einbezug aller regionalen Akteure in die Planungen ein. Eine enge Zusammenarbeit wird dazu beitragen, nachhaltige und zukunftsweisende Lösungen zu finden. Als Vertretung der Gemeinden werden wir uns aktiv in den Prozess einbringen», so André Bachmann, Präsident LuzernPlus.

Der Durchgangsbahnhof Luzern ist auf Kurs

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) macht aus dem heutigen Kopfbahnhof eine zeitgemässe Mobilitätsdrehscheibe. Er ermöglicht neue, häufigere und schnellere Verbindungen – bei der S-Bahn genauso wie beim Fernverkehr. Der DBL ist das Schlüsselprojekt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Luzern und der ganzen Zentralschweiz. Heute ist das Luzerner Bahnsystem voll ausgelastet, neue Verbindungen sind nicht mehr möglich. Ein Viertelstundentakt in der S-Bahn oder der vollständige Halbstundentakt im Fernverkehr können erst mit dem Durchgangsbahnhof realisiert werden. Profitieren werden alle Regionen des Kantons Luzern.

Über die Realisierung und Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern entscheidet das Bundesparlament im Rahmen der nächsten Botschaften über den Ausbau der Bahninfrastruktur. Der DBL soll in der Botschaft 2026 als Gesamtprojekt verankert werden. Konkret sollen mit der Botschaft 2026 die Teilprojekte Tiefbahnhof und Dreilindentunnel finanziert werden. Als zweite Finanzierungsetappe folgt der Neustadtunnel im Rahmen der Botschaft 2030. Die Kosten für die drei Projektteile werden auf 3,3 Milliarden Franken geschätzt. Je nach Bundesentscheiden und Verfahrensverlauf ist ein Baustart frühestens Anfang der 2030er-Jahre zu erwarten. Die Bauzeit wird auf 11 bis 13 Jahre geschätzt.

Alle Infos: durchgangsbahnhof.lu.ch