

Durchgangsbahnhof Luzern + dazugehörige Projekte.

Massimo Guglielmetti,
18. September 2020.



Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

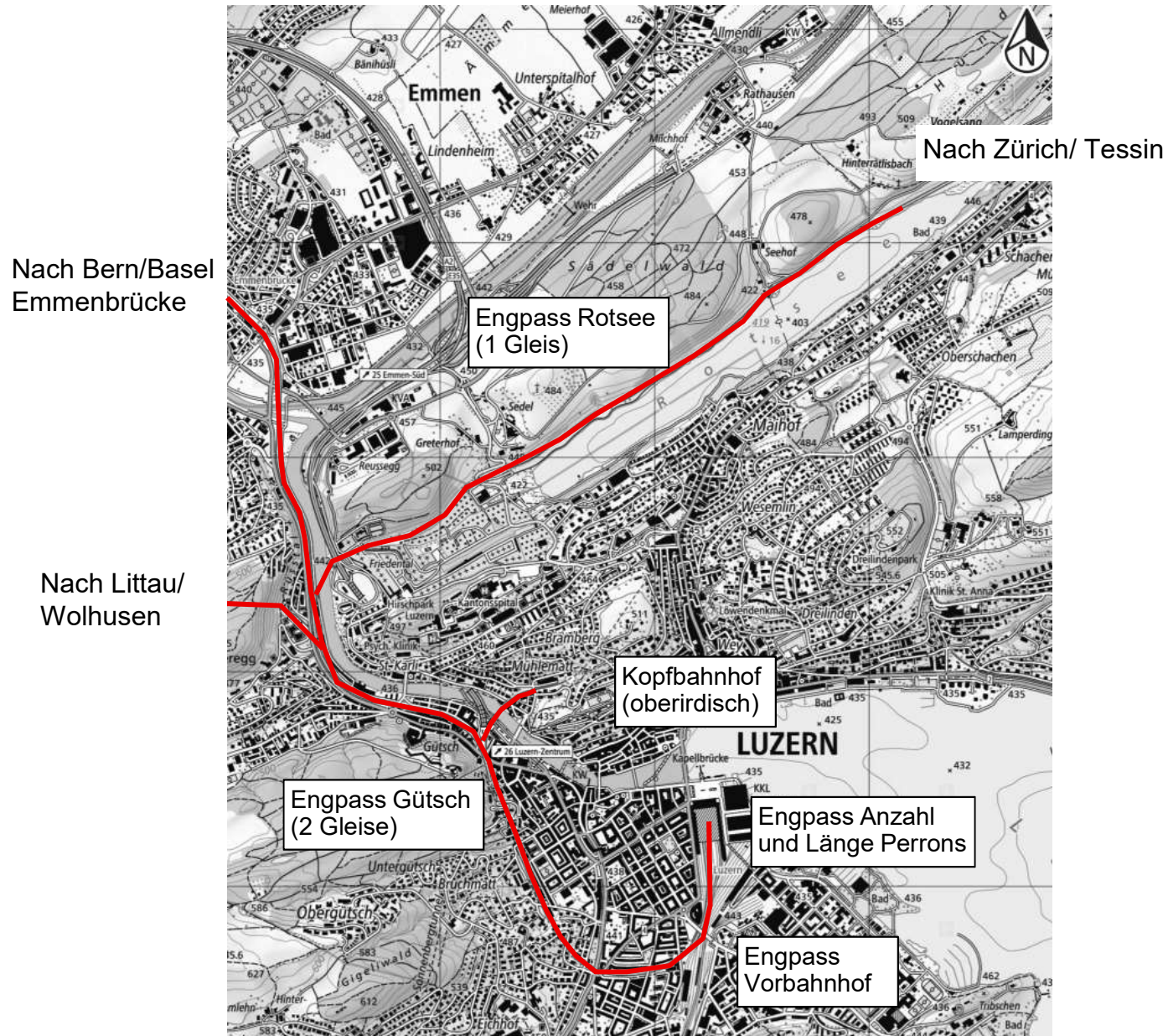
Mobilitätsgespräch vom 18.9.2020.

Inhalt:

- Bahnhof Luzern heute: Engpässe
- Vision Bahn für die Zentralschweiz
- DBL: Lage, Topologie, Durchbindungen
- Bedeutung DBL für die Region: Chancen und Aufgaben
- Weiteres Vorgehen: Terminplan und Meilensteine

Der Bahnhof Luzern heute.

4 Kapazitätsengpässe verhindern Angebotsausbau.



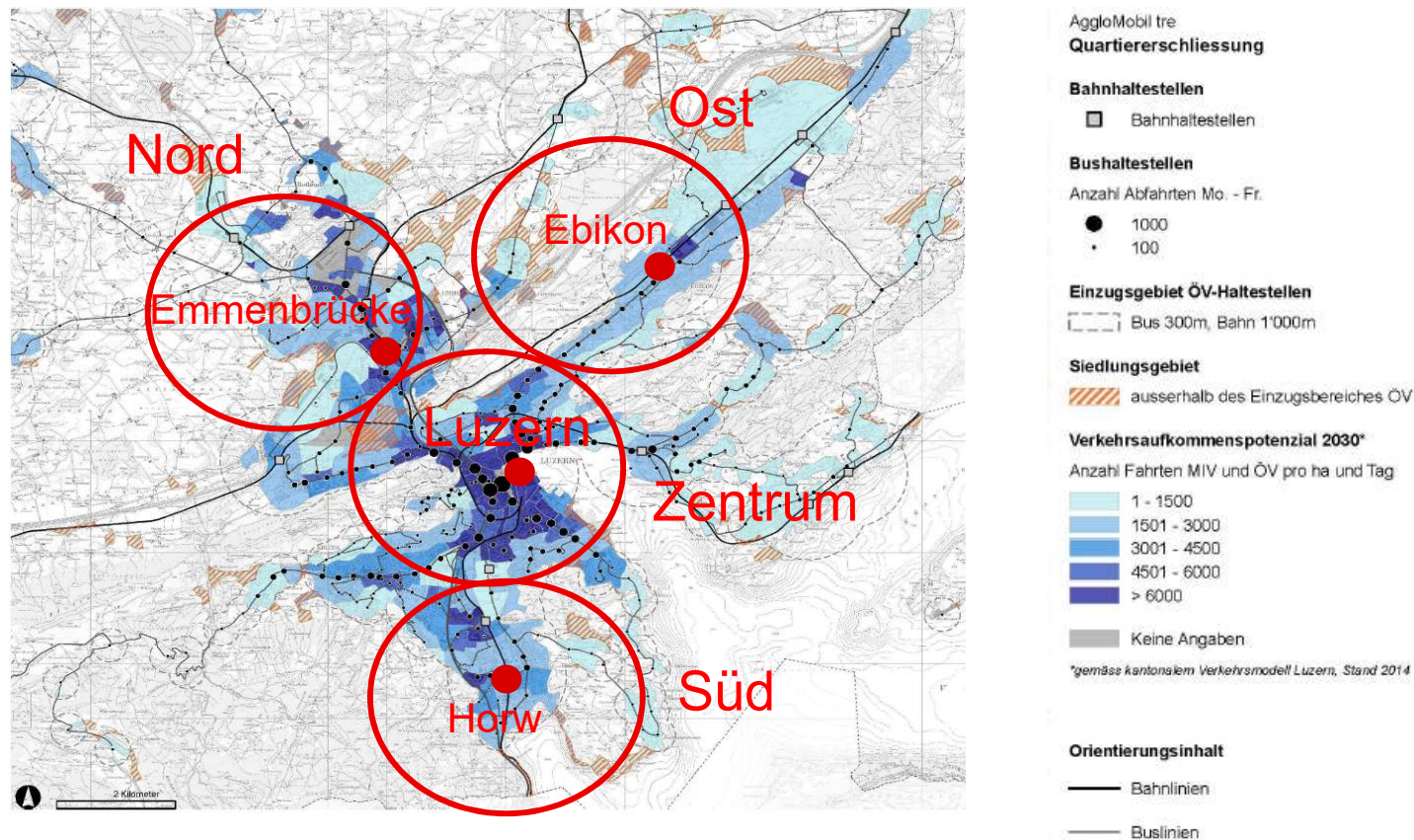
Künftiger Bahnhof Luzern: Wo ist die richtige Lage?

Die meisten Einwohner und Arbeitsplätze befinden sich im Zentrum.

Die Anzahl der Einwohner und der Beschäftigten verteilt sich heute und in Zukunft auf vier Gebiete.

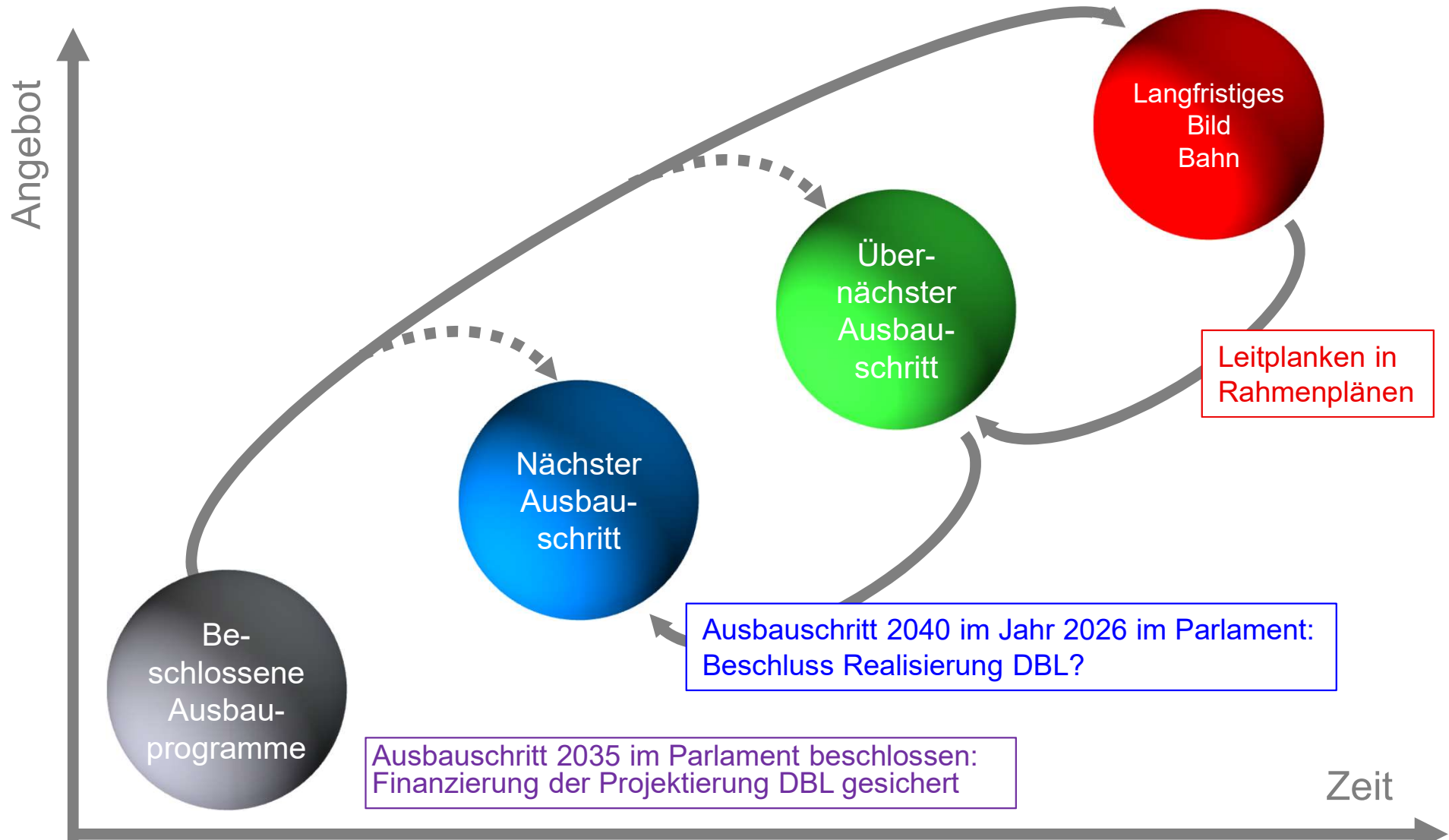
Die Anzahl der Fahrten beim MIV und ÖV pro Tag sind auch in Zukunft im Zentrum am grössten.

- Der Bahnhof Luzern ist und bleibt somit der wichtigste Mobilitätshub (Kategorie A).
- Die Umsteigebahnhöfe in Emmenbrücke, Ebikon und Horw dienen auch als Mobilitätshubs (Kategorie B).



Quelle: Bericht AggloMobil tre Kanton Luzern, Verkehrsaufkommenspotential

Korridorrahmenplan: Langfristiges Bild der Bahn (Personen- und Güterverkehr).



Fazit 1.

- Das bestehende Angebot kann aufgrund der Engpässe nicht mehr ausgebaut werden.
- Um die Engpässe zu beseitigen, ist ein Grossprojekt notwendig. Kleinere Massnahmen führen zu keinem Mehrwert.
- Eine lange Studienphase hat ergeben, dass das Grossprojekt «Durchgangsbahnhof Luzern» (DBL) heisst.
- Nur mit dem DBL können die Angebotsziele erfüllt werden.
 - 1/2-h-Takt im FV und RV als Basisangebot
 - 1/4-h-Takt in verdichtete Siedlungsgebiete

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)

Mehr als nur ein Durchgangstunnel.

Auf den Zulaufstrecken:

Flankierende Massnahmen

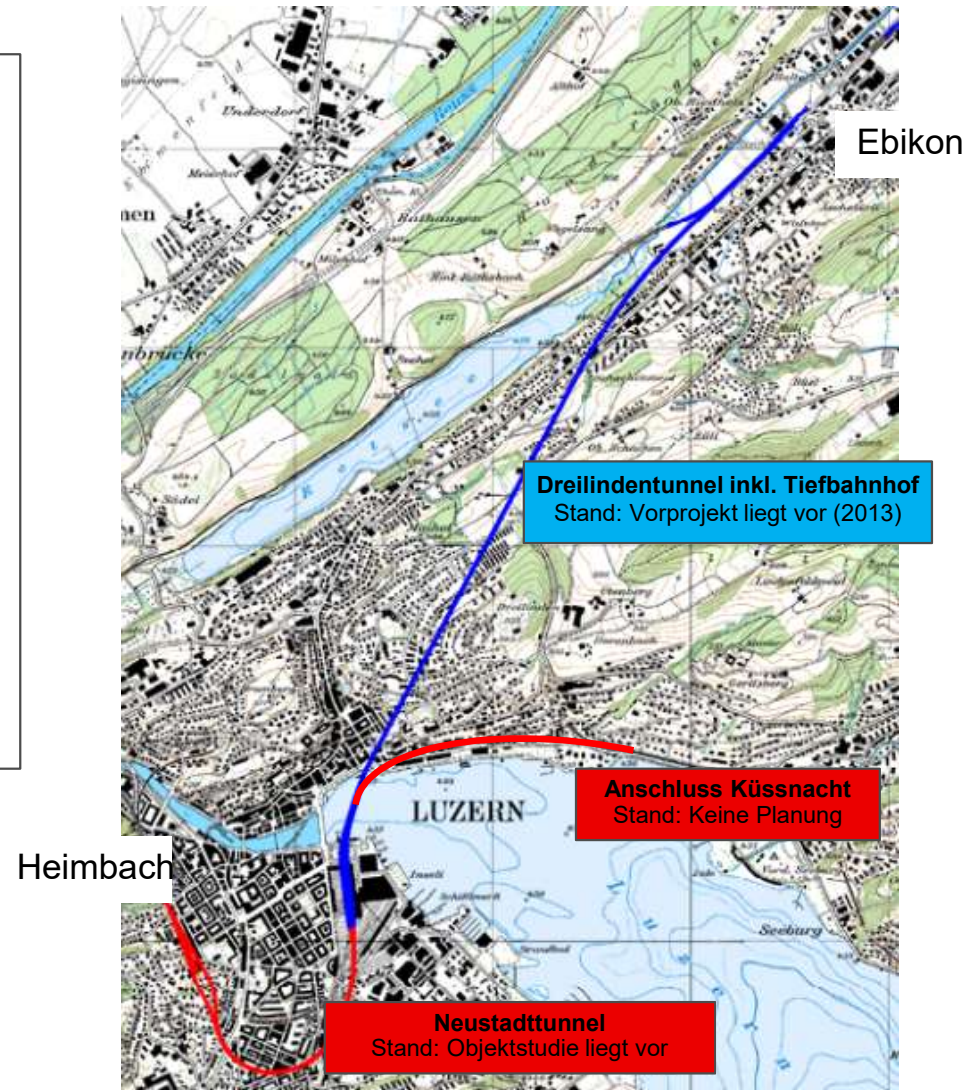
- Bhf. Emmenbrücke, Studie bis Ende 2020
- Bhf. Sursee, Studie bis Ende 2020
- Bhf. Ebikon, Studie bis Ende 2020

Abstellanlagen

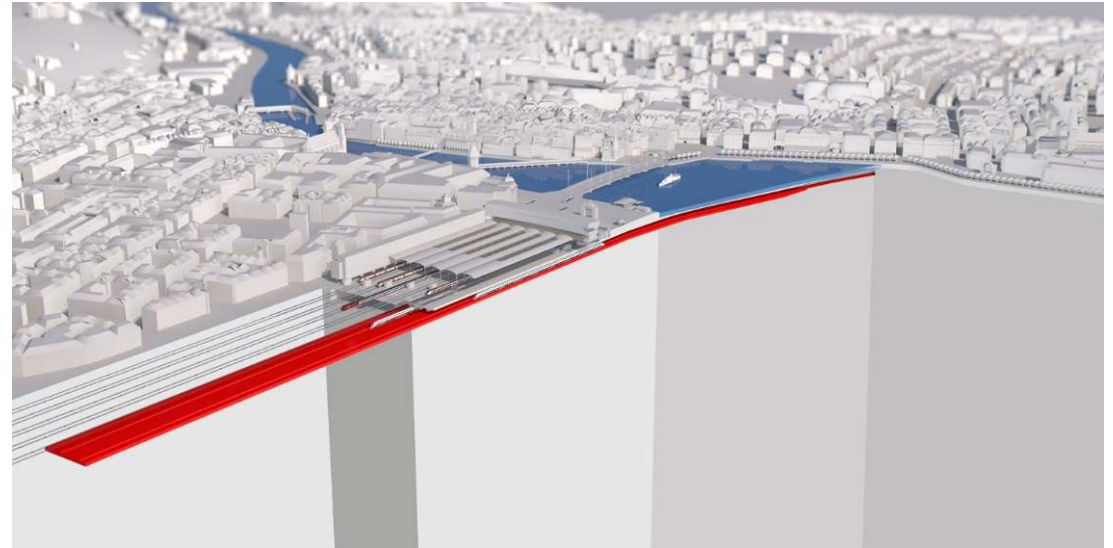
- Standort Rontal, Studie bis Ende 2020

Weitere «kleineren» Massnahmen sind gemäss Angebot noch zu untersuchen.

Dreilindentunnel:	3.5 km
Neustadttunnel:	1.8 km
Total:	5.3 km

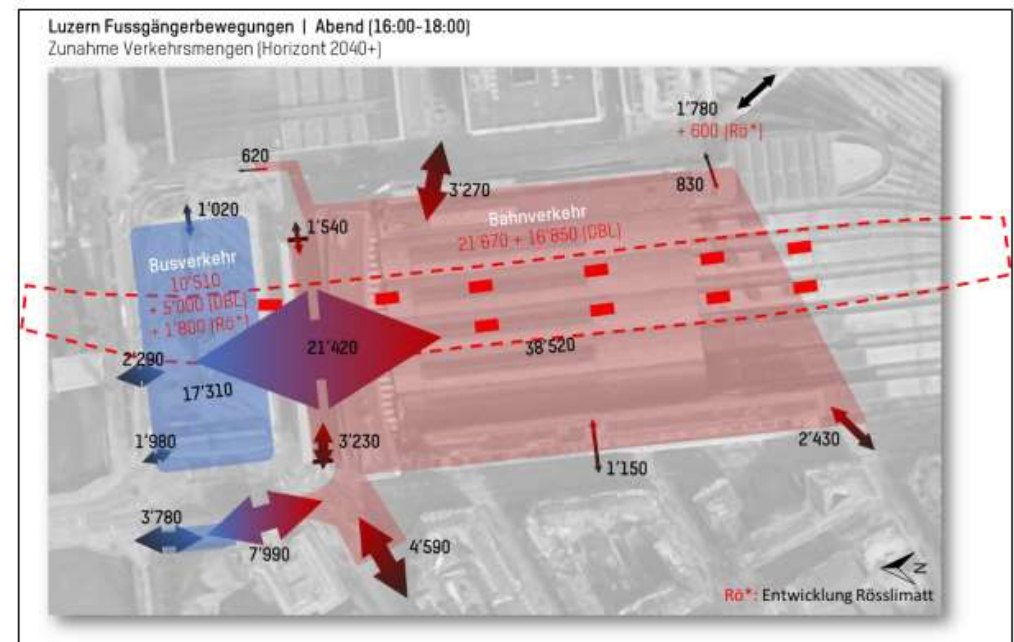


DBL. Einige Impressionen.



Bahnhof Luzern: Mobilitätsdrehscheibe

- Der höchstbelastete Querschnitt ist der Übergang vom Bahnhofplatz in das Hauptgebäude (Hauptzugang).
- Die Reisezwecke Bahnreise, Busreise, "nur zu Fuss", Arbeitsweg und Ausbildungsweg dominieren mit insgesamt > 83%. Der Reisezweck Shopping beträgt ca. 7%.
- Die Anteile an den Bewegungen von und zum Bahnhofgebiet mit Zug- und Busverkehr dominieren mit gesamthaft ca. 62% sowohl an den Zugängen des Bahnhofs wie auch des Bahnhofplatzes.



- Aus der Bedeutung als Mobilitätshub wird klar, dass namhafte Personenstromverlagerungen nur durch Verlagerung von Buslinien (max. bis 35%) bzw. Schaffung neuer bzw. anderer verlagertes Anlagen für den Busverkehr möglich wären.

Nach Inbetriebnahme DBL werden Flächen für städtebauliche Entwicklung frei: Mehrwert für Standort Luzern.

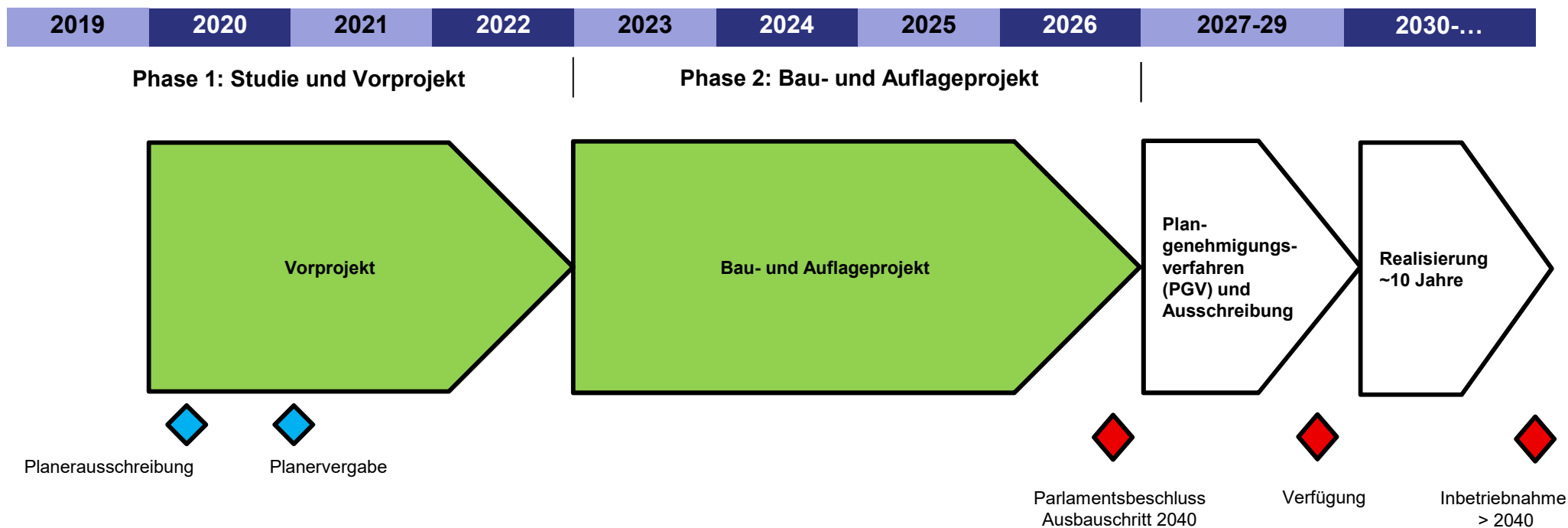


Je nach Angebotsplanung bzw. Abstellbedarf, werden nach Inbetriebnahme des ganzen DBL auf dem Bahnareal im Zentrum von Luzern **bis zu 60'000 m²** für eine städtebauliche Entwicklung frei.

Fazit 2.

- Der DBL allein reicht nicht aus, um das angepeilte Bahn-Angebot fahren zu können (→ flankierende Massnahmen sind notwendig).
- Der DBL befindet sich im Stadtzentrum: Der lange Bau wird eine Operation am offenen Herzen sein.
- Das Projekt betrifft viele Stakeholder.
- Der DBL ermöglicht einen Quantensprung für den öV in der Stadt Luzern, aber auch im Agglomerations- und Fernverkehr.
- Der DBL leistet einen positiven Beitrag zur Klima- und Energiediskussion in der Zentralschweiz.
- Durch attraktive Angebote auf der Schiene können die Strassen entlastet und der Autoverkehr flüssiger gestaltet werden.
- Durch frei werdende Flächen bzw. eine städtebauliche Entwicklung bietet das DBL-Projekt ein enormes Potential.

DBL: Terminplan und Meilensteine.



Legende.

- Finanzierung sichergestellt
- Finanzierung noch nicht sichergestellt

Fazit 3.

- Die Realisierung des DBL ist noch nicht zu 100% sicher.
- Die Finanzierung der Projektierung DBL bis und mit Auflageprojekt ist für die Innerschweiz eine einmalige Chance.

Danke für die Aufmerksamkeit.