

DBL: Zwei Tunnel und ein Tiefbahnhof



Infrastruktur Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) soll Engpässe im Bahnknoten Luzern mit täglich rund 100 000 Reisenden beheben, Kapazitäten auf dem Schienennetz schaffen und Angebotsausbauten ermöglichen. Das Projekt besteht aus drei Teilen: Dreilindentunnel unter dem Seebecken, Tiefbahnhof unter dem bestehenden Bahnhof und Neustadttunnel zur Ergänzung der heute einzigen, zweigleisigen Gütschtunnel-Zufahrt mit rund 700 Personenzügen pro Tag aus allen Himmelsrichtungen. Ausbauten auf den Zulaufstrecken, Anpassungen von Bahnhöfen und eine neue Abstellanlage in Dierikon für die Züge gehören ebenfalls zum Projekt, denn aus dem Tiefbahnhof besteht keine Verbindung zu den heutigen Abstellgleisen.

Das DBL-Vorprojekt wurde 2023 von der SBB abgeschlossen und zeigte die technische Machbarkeit auf. Mitte 2024 startet SBB nun die Arbeiten am Bau- und Auflageprojekt, vorerst nur für den Tiefbahnhof und den Dreilindentunnel. Der Neustadttunnel folgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Kosten für die drei Teile inklusive Vorprojekt werden aktuell auf 3,3 Mrd. CHF geschätzt. Über die Finanzierung und Realisierung entscheidet das eidgenössische Parlament. Das Projekt DBL soll 2026 zur Beschlussfassung für den Dreilindentunnel und den Tiefbahnhof vorliegen.

Die Gesamtlänge des Tiefbahnhofs von Portal zu Portal beträgt 6,1 km. Der Tiefbahnhof wird 600 m, die vier Gleis-

kanten werden je 420 m lang. Der doppelspurige Dreilindentunnel misst vom Bahnhof Ebikon bis zum Tiefbahnhof 3,8 km und hat einen Durchmesser von 12 m. Dabei wird die Seeunterquerung 400 m lang.

Eine besondere Herausforderung ist die Seeunterquerung: Hier sollen fünf massgeschneiderte und vorproduzierte Einschwimmelemente in die unter dem Wasser ausgehobene Baugrube abgesenkt und dann mit dem Aushubmaterial überdeckt werden. Damit bei einem (unwahrscheinlichen) Wassereintrich im Senktunnel der Vierwaldstättersee nicht durch das Rontal auslaufen kann, muss ein „Siphon“ eingebaut werden in Form einer Steigung mit Quote oberhalb des Seespiegels. Das Bauverfahren des 2,1 km langen Neustadttunnels vom Tiefbahnhof bis zum Anschluss an die bestehende Zufahrtslinie im Raum Gütsch ist noch nicht festgelegt. Hier fällt auf den vorliegenden Skizzen der enge Gleisra-

dius auf, der nur eine tiefe Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit erlauben wird.

Während der geschätzten Bauzeit des DBL von elf bis 13 Jahren werden der Motorisierte Individualverkehr (MIV) und der öffentliche Verkehr (ÖV) im Raum Bahnhof massiv eingeschränkt, allen voran der Busverkehr der Stadt wie aus dem Luzerner Hinterland. Letzterer wird voraussichtlich nicht mehr auf den als Bauplatz benötigten Bahnhofvorplatz fahren, sondern an Hubbahnhöfen in der Agglomeration gebrochen, was seine Attraktivität deutlich verringert und den Modalsplit negativ beeinflussen wird.

Skeptiker des DBL-Konzepts halten die Kosten für ein derart komplexes Vorhaben mit vielen Unbekannten für überzogen. Allerdings sind keine valablen Alternativen vorhanden, denn der Ausbau eines dezentralen Vorstadtbahnhofs wie Emmenbrücke scheint nicht zielführend, weil die Nachfrage im Zentrum von Luzern am grössten ist. RB 20.5.24 (km)



Die Linienführung der drei Bestandteile des DBL