

OB 5.1 Raum Luzern

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Luzern
- Betroffene Gemeinden: Ebikon, Luzern, Malters
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Luzern, Nidwalden und Obwalden
- Anderer Partner: SBB, zb

Verweise:

Kap. 4.1

OB 1.2 Zimmerberg

OB 1.3 Raum Zug

OB 5.2 Raum Pilatus

Grundlagen:

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (BBI 2013 4725)

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 (BBI 2019 4555)

Funktion und Begründung

Heute verkehren täglich rund 760 Züge in der zweigleisigen Einfahrt zum Bahnhof. Der Bahnhof Luzern hat damit seine Leistungsgrenze erreicht. Auch die Schmalspur hat die Leistungsgrenze erreicht, einen Ausbau der Einfahrt für die zb Züge ist seit Mitte Dezember 2021 in Betrieb. Mittelfristig ist ein weiterer Ausbau des Angebots vorgesehen. Engpässe stellen vor allem die Zufahrt zum Bahnhof Luzern entlang dem Rotsee und dem Gütschtunnel, der Vorbahnhof sowie die Bahnhofshalle dar. Ohne Ausbau der Infrastruktur lässt sich die geplante Angebotserweiterung nicht realisieren.

Aktuell ist die Strecke Luzern – Wolhusen zwischen der Abzweigung von Fluhmühle und dem Bahnhof Wolhusen einspurig. Um das Angebot in Hinblick auf die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausbauen zu können, ist ein zweispuriger Abschnitt auf dieser Strecke notwendig. Zudem soll beim Westportal des Zimmeregg隧nells die Haltestelle Ruopigen geprüft und gegebenenfalls realisiert werden.

Vorhaben

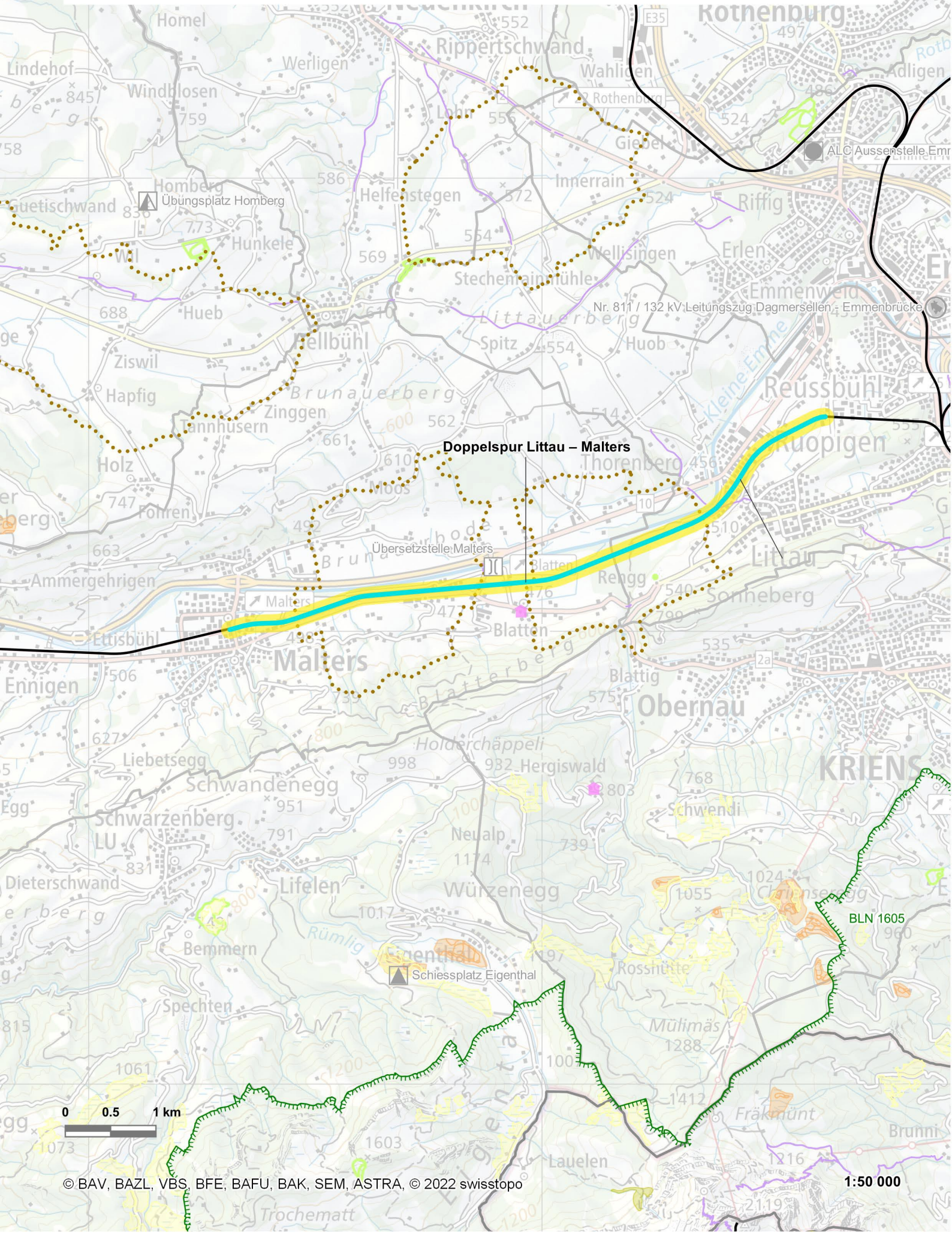
Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten: Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen unter dem bestehenden Bahnhof, einer 3.5 km langen unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt ab Ebikon (Dreilindentunnel) sowie einer ebenfalls unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt in das Gebiet Heimbach (Neustadtunnel). Dieses Gesamtprojekt (im selben Ausbauschnitt mit einer gegebenenfalls baulich bedingten etappierten Inbetriebnahme) umfasst auch die notwendige Verschiebung von Abstellanlagen sowie weitere für das Projekt unabdingbare Anpassungen der bestehenden Eisenbahnanlagen. Das Projekt kann durch eine Einführung der Bahnstrecke von Küssnacht in den Durchgangsbahnhof ergänzt werden.

Doppelspurausbau Malters – Littau: Zwischen Malters und Littau ist ein Doppelspurausbau von 6,1 Kilometer Länge vorgesehen.

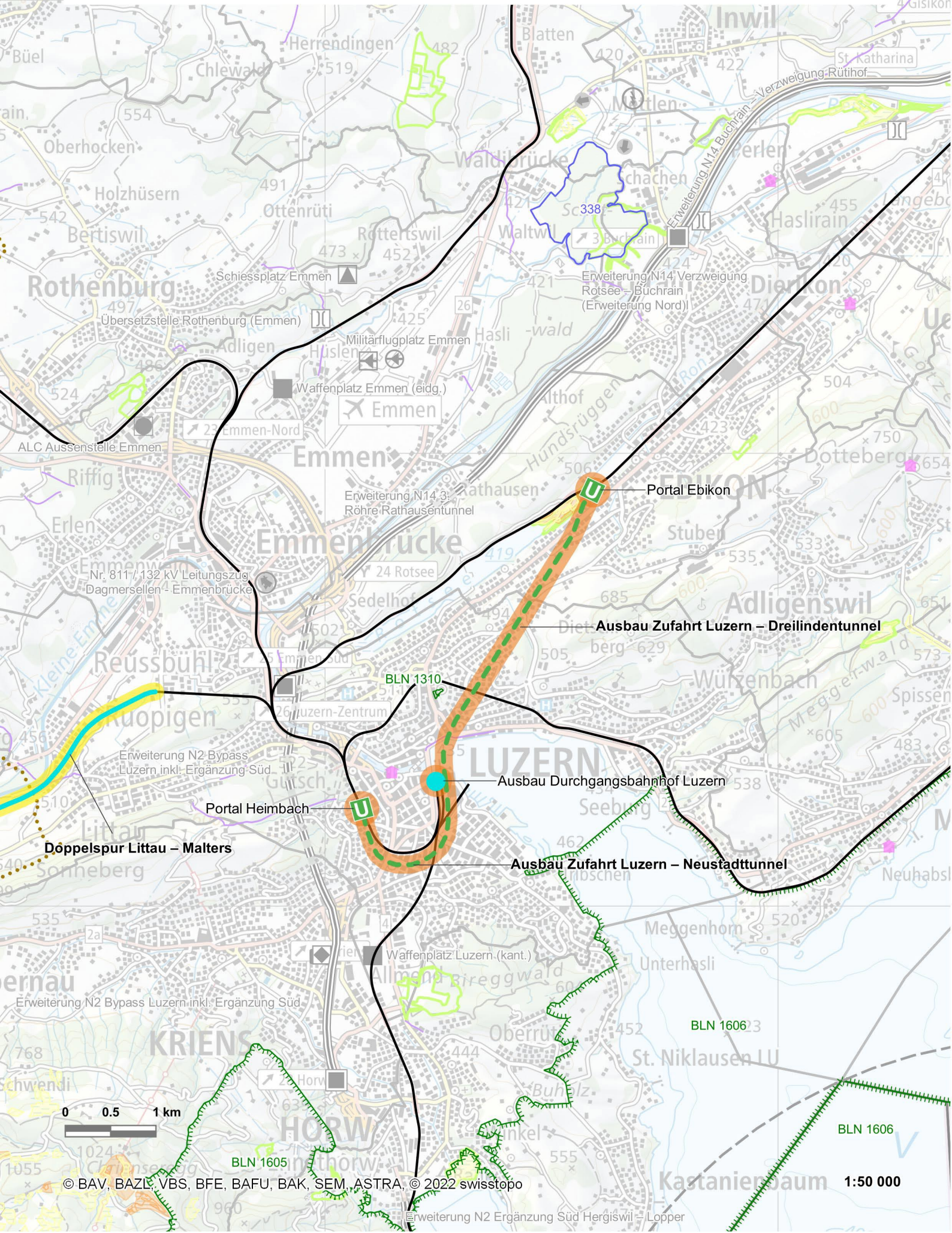
Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Durchgangsbahnhof aufzunehmen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.

OB 5.1 Raum Luzern (West)



OB 5.1 Raum Luzern (Ost)



<p>Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Durchgangsbahnhof aufzunehmen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen</p> <p>Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Für das Portal Ebikon hat eine Abstimmung mit dem Amphibienlaichgebiet (Risch, Rotseeried), dem Flach- sowie dem Hochmoor (Ausfluss des Rotsees, Rotseeried Abfluss) von nationaler Bedeutung stattzufinden. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Luzern hat stattzufinden.</p> <p>Eine Realisierung der Doppelspur Littau – Malters ist ebenfalls bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung hat mit dem Wildtierkorridor «Malters» und dem ISOS-Objekt Blatten stattzufinden.</p>			
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<i>verschieden</i>		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten; – Doppelspurausbau: Littau – Malters 	<i>F</i>	<i>Z</i>	<i>V</i>
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Mit dem Doppelspurausbau entlang des Rotsees kann aufgrund der verbleibenden Engpässe im Vorbahnhof wie auch in der Bahnhofshalle die vom Kanton angestrebte Angebotsentwicklung nicht erreicht werden. Der vom Bundesrat genehmigte kantonale Richtplan spricht sich daher klar für die Variante Doppelspurtunnel mit Durchgangsbahnhof aus, welche langfristig schrittweise ausgebaut werden kann.</p> <p>Die Erkenntnisse aus dem Vorprojekt 2013 (Tiefbahnhof Luzern, mit Dreilindentunnel und Tiefbahnhof) bilden die Grundlage für das aktualisierte und komplettierte Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof. Es wird bis 2022 erarbeitet. Im Rahmen dieser Arbeiten werden verschiedene Fragestellungen betreffend die heutige Nutzung des Bahnhofperimeters geprüft. So stellt sich beispielsweise die Frage, wo künftig die Abstellung und Wartung des Rollmaterials angesiedelt werden kann. Als hauptsächlicher Standort für Abstellungen ist das Rontal vorgesehen. Hier werden 3450 bis 3950 Abstellmeter verteilt auf dreizehn Gleise benötigt. Weiter werden 1200 Abstellmeter gleichmässig verteilt auf vier Gleise in Sursee notwendig. Je nach gewähltem Angebotskonzept ist eine zusätzliche, kleiner bemessene Abstell- und Wendeanlage zwischen Emmenbrücke und Sempach-Station für Züge mit 400 Meter Länge erforderlich. Weiter sind flankierende Massnahmen in den Bahnhöfen Ebikon, Emmenbrücke und Sursee für einen funktionierenden Durchgangsbahnhof notwendig. In Ebikon sind zwei und in Emmenbrücke vier 320 Meter lange Perronkanten notwendig, An einer Perronkante muss in diesen Bahnhöfen ein 400 Meter langer Zug wenden können. In Sursee sind vier 420 Meter Perronkanten vorgesehen. Nach der Festlegung des allfällig für andere Nutzungen freiwerdenden Areals soll mit einer städtebaulichen Studie mögliche künftige Nutzungen diskutiert werden. Diese Massnahmen</p>		♦	♦

werden verfeinert, wenn das Angebotskonzept für die DBL hinreichend klar ist.

Die Doppelspur Littau – Malters ermöglicht in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und anderen Massnahmen eine Taktverdichtung auf den Strecken Luzern – Wolhusen – Schüpfeim, Luzern - Hochdorf und Wolhusen – Willisau. Die Doppelspur Littau – Malters wie auch der Durchgangsbahnhof Luzern werden im Sachplan Verkehr koordiniert. Der Bau einer möglichen Haltestelle in Ruopigen und zusätzliche Doppelspurausbauten, bspw. zwischen Wolhusen und Fluhmühle sowie Waldibrücke und Hochdorf muss ebenfalls in Abstimmung mit dem Projekt geprüft werden, obwohl sie für den Sachplan nicht relevant sind. Die anderen Massnahmen sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Der vom Bundesrat genehmigte kantonale Richtplan enthält das Vorhaben.

Für den Ausbau des Angebots Luzern – Giswil und Luzern – Stans zum Viertelstundentakt genügt der im Bau befindliche Doppelspurausbau auf der Meterspur alleine wegen der Konflikte zwischen der Normal- und der Meterspur nicht. Der erwähnte Rahmenplan zeigt, dass mit dem Angebotsausbau auf der Meterspur der Bahnhofsbetrieb der Normalspur (Stärken/Schwächen von Zugseinheiten, Betrieb von Werkstätten / Waschanlage, Erreichbarkeit von Abstellanlagen usw.) eingeschränkt wird. Dieser Ausbau ist aufwärtskompatibel zum Vorhaben Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten zu realisieren. Ein Teil der Abstellanlagen beim Bahnhof Luzern werden mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs entfallen. Diese sind entlang der Strecke im Perimeter bis Luzern – Stans in ausreichendem Ausmass zu kompensieren.

Hinweise:

Richtplan Kanton Luzern