

OB 5.1 Raum Luzern

Allgemeine Informationen

- 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

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten;		◆	
– Anschluss Küssnacht;			◆
– Anschluss Gütschtunnel;			◆
– Doppelspurausbau: Littau – Malters			◆

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 Angebotsenerweiterung nicht realisieren.

Aktuell ist die Strecke Luzern – Wolhusen zwischen der Abzweigung von Fluhmühle und dem Bahnhof Wolhusen einspurig. Um das Angebot in Hinsicht auf die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausbauen zu können, ist ein zweispuriger Abschnitt auf dieser Strecke notwendig. Zudem soll beim Westportal des Zimmereggtunnels 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 doppel-spurigen Zu- und Wegfahrt ab Ebikon (Dreilindentunnel) sowie einer ebenfalls unterirdischen doppel-spurigen Zu- und Wegfahrt in das Gebiet Heimbach (Neustadttunnel). Es ist vorgesehen, das Projekt zu etappieren (1. Etappe Tiefbahnhof mit Dreilindentunnel, 2. Etappe Neustadttunnel). Dieses Gesamtprojekt umfasst auch die notwendige Erweiterung, resp. Verschiebung von Abstellanlagen und Serviceanlagen, sowie weitere für das Projekt unabdingbare Anpassungen der bestehenden Eisenbahnanlagen.

Anschlüsse Küssnacht und Gütschtunnel: Je nach Angebotskonzept können der Anschluss Küssnacht wie auch der Gütschtunnel für das Funktionieren des Gesamtprojekts Durchgangsbahnhof notwendig sein.

Doppelspurausbau Malters – Littau: Zwischen Malters und Littau ist ein Doppelspurausbau vorgesehen.

Vorgehen und Hinweise

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.

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.

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.

Mit dem Doppelspurausbau entlang des Rotsees kann aufgrund der verbleibenden Engpässe im Vorbahnhof wie auch in der Bahnhofshalle die 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.

Die Erkenntnisse aus dem Vorprojekt 2013 (Tiefbahnhof Luzern, mit Dreilindentunnel und Tiefbahnhof) bildeten die Grundlage für das aktualisierte und komplettierte Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof, welches bis 2023 erarbeitet wurde. Je nach Angebotskonzept sind weitere Massnahmen auf den Zulaufstrecken notwendig. Dazu zählen beispielsweise auch zusätzliche Abstellanlagen und im Endausbau des Durchgangsbahnhofs eine Serviceanlage ausserhalb des Bahnhofs Luzern. Weitere flankierende Massnahmen sind zu prüfen.

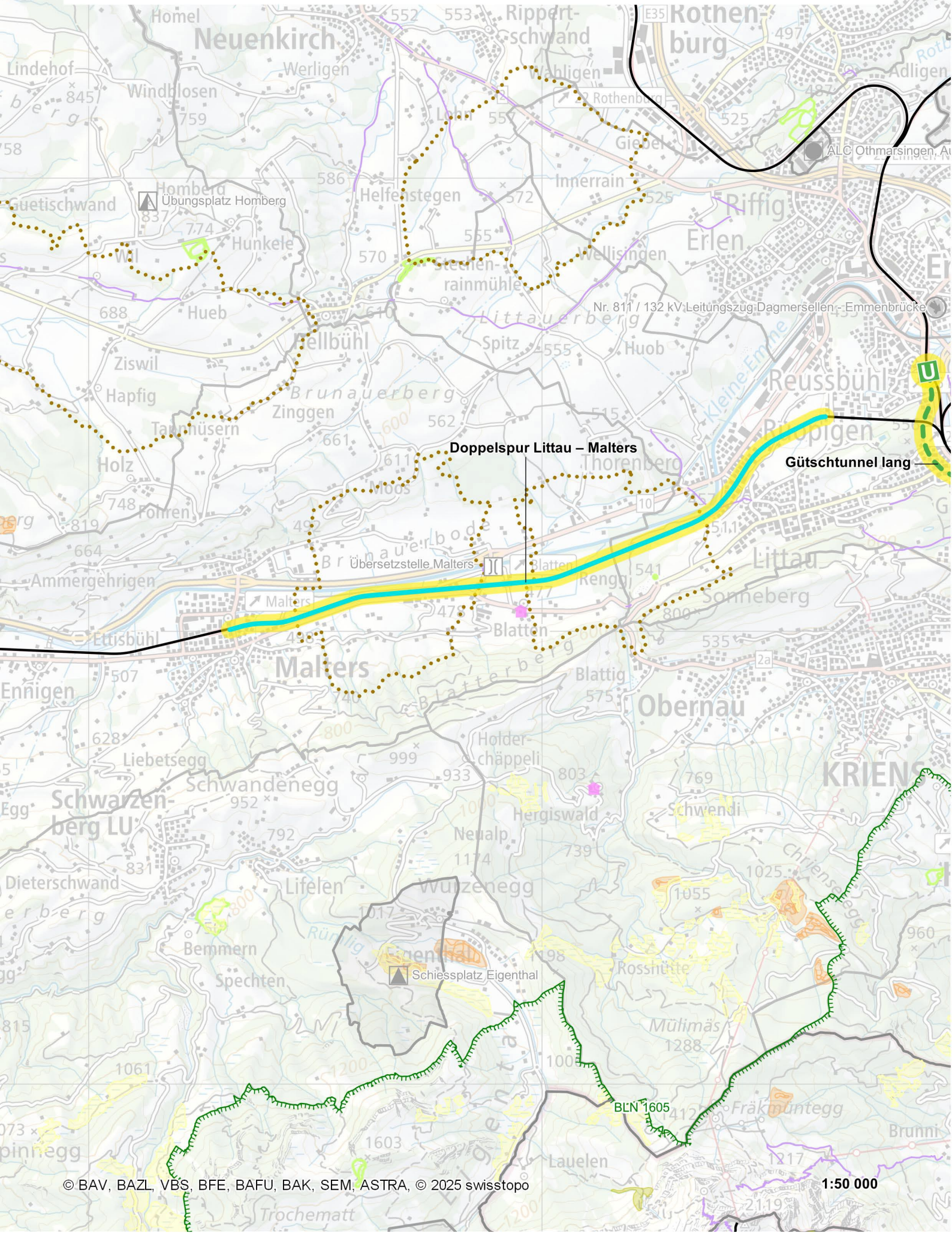
Die Doppelspur Littau – Malters ermöglicht in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und anderen Massnahmen eine Taktverdichtung auf den Strecken Luzern – Wolhusen – Schüpfheim, Luzern - Hochdorf und Wolhusen – Willisau. Die Doppelspur Littau – Malters wie auch der Durchgangsbahnhof Luzern werden 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 auf der Meterspur sind weitere Massnahmen notwendig. Dieser Ausbau ist aufwärtskompatibel zum Vorhaben Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten zu realisieren.

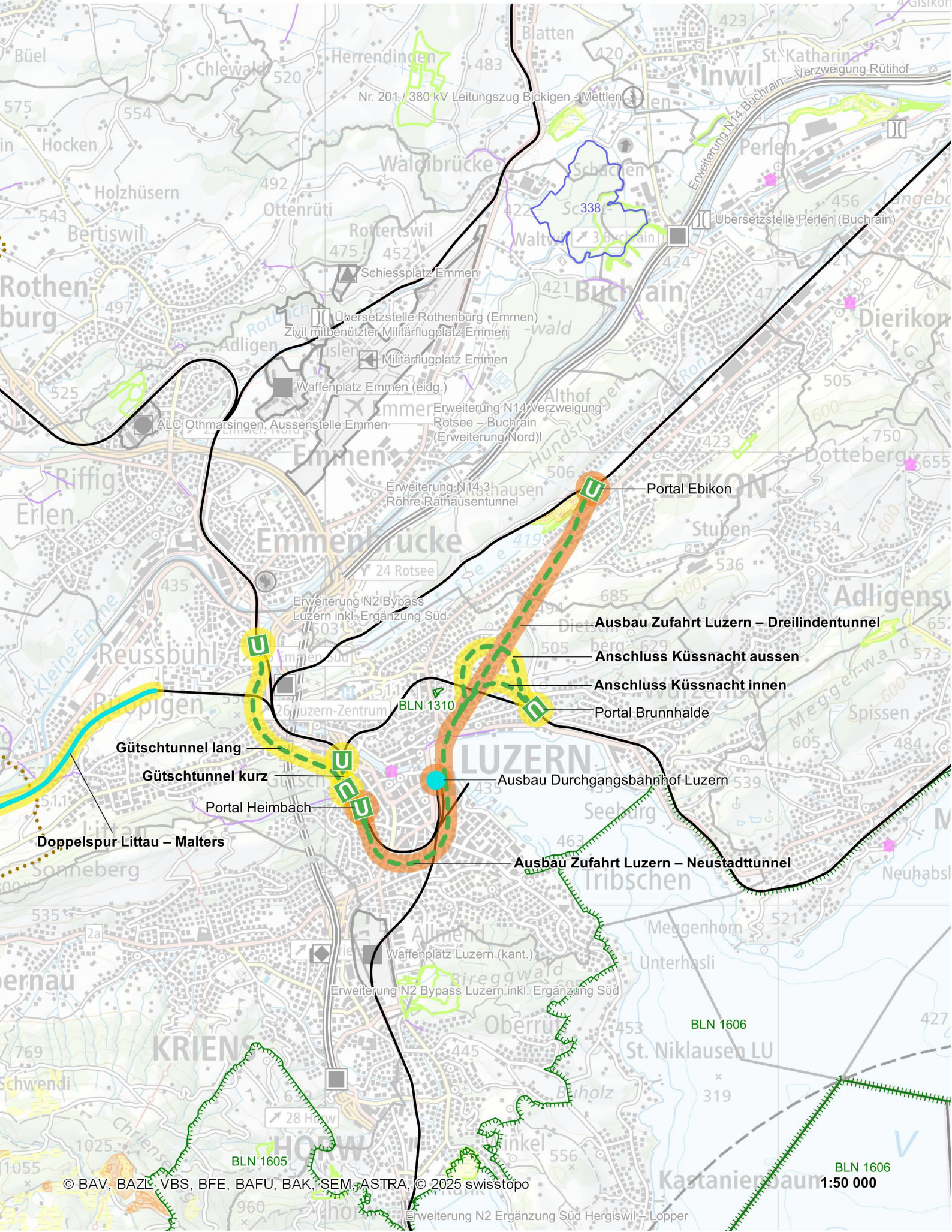
Im Raum Luzern weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.

Hinweis: Richtplan Kanton Luzern

OB 5.1 Raum Luzern (West)



OB 5.1 Raum Luzern (Ost)



Gütschtunnel lang

Gütschtunnel kurz

Portal Heimbach

Doppelspur Littau - Malters

Ausbau Zufahrt Luzern - Dreilindentunnel

Anschluss Küssnacht aussen

Anschluss Küssnacht innen

Portal Brunnhalde

Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern

Ausbau Zufahrt Luzern - Neustadttunnel