



Durchgangsbahnhof Luzern: Massimo Guglielmetti neuer Programmleiter

#Raumplanung #Bahnhöfe #Ausbauprojekte #Baustellen #Zentralschweiz

Das Grossprojekt rund um den neuen Bahnhof Luzern mit Durchmesserlinie ist der Befreiungsschlag für die Bahn in der Zentralschweiz. Die Reisenden profitieren von neuen Durchbindungen, mehr Zügen und kürzeren Fahrzeiten, zusätzlich spart die SBB Betriebskosten.



Der Bahnhof Luzern ist der Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Zentralschweiz. Gegen 100 000 Menschen steigen werktags in Luzern ein, aus oder um. Die Infrastruktur des Bahnhofs hat indes die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. 21 Züge pro Stunde und Richtung verkehren heute auf der doppelspurigen Zufahrt, 22 Züge könnten es bei optimalen Bedingungen sein. Im Bahnhof wird es für die Reisenden mancherorts eng – zum Beispiel auf dem Kopfperron.

Der Bund, die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, die Stadt Luzern und die SBB wollen deswegen das Bahnangebot und die Infrastruktur mit dem Durchgangsbahnhof Luzern ausbauen. Mit dem viergleisigen Durchgangsbahnhof können zahlreiche Linien im Fern- und Regionalverkehr zu Durchmesserlinien verknüpft werden. Die Reisenden profitieren von einem deutlich besseren Angebot – insbesondere von neuen Durchbindungen, mehr Zügen und kürzeren Fahrzeiten; die SBB spart Betriebskosten. Ausserdem können die Stadt Luzern und die SBB heute betriebliche Flächen für städtebauliche Entwicklungen nutzen. In seiner Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 hat der Bundesrat die Wichtigkeit des Durchgangsbahnhofs Luzern anerkannt.

Massimo Guglielmetti wird SBB Gesamtprogrammleiter

Obwohl sich das Projekt noch in einer frühen Phase befindet, schafft die SBB dafür bereits ein eigenes Team. Dies hat sich bei ähnlichen Projekten in Zürich und Bern bewährt. Massimo Guglielmetti leitet die neue Einheit. Der 41-Jährige leitet seit Anfang 2017 die Infrastrukturplanung der SBB in der Region Mitte. Zuvor war er bei SBB Immobilien als Leiter Anlageobjekte derselben Region tätig.



Massimo Guglielmetti, Leiter Neuer Bahnhof Luzern mit Durchmesserlinie.

Massimo Guglielmetti schloss 2003 an der ETH Zürich sein Studium der Umweltwissenschaften mit Schwerpunkt in Physik und terrestrischen Systemen ab. 2007 doktorierte er an der ETH Zürich am Institut für terrestrische Ökosysteme im Bereich Bodenphysik. 2016 folgte der Abschluss Master of Advanced Studies in General Management an der Universität Bern.

Planung ermöglicht Baubeginn ohne Zeitverlust

Die SBB erstellt im Auftrag des Bundes bis Ende 2022 mehrere Studien und Vorprojekte für den Durchgangsbahnhof Luzern und die nötigen Projekte auf den Zulaufstrecken. Anschliessend erfolgen die jeweiligen Bau- und Auflageprojekte. Damit stellt die SBB sicher, dass sie ohne Zeitverlust mit dem Bau beginnen kann, sobald die Realisierung finanziert ist. Letztere ist Sache des Bundes und erfolgt über das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) – voraussichtlich im übernächsten Ausbauschnitt. Die Planungsarbeiten im Umfang von 85 Millionen Franken werden über den 2014 beschlossenen STEP Ausbauschnitt 2025 finanziert. Der Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern kostet voraussichtlich rund 2,4 Milliarden Franken.

Durchgangsbahnhof ist Bestvariante des Korridorrahmenplans

Mit Rahmenplänen schauen der Bund und die SBB in die Zukunft und legen fest, welche Anlagen es auf den Strecken und in den Bahnhöfen über das Jahr 2050 hinaus braucht. Im Frühjahr 2018 hat die SBB den Korridorrahmenplan Zentralschweiz abgeschlossen. Darin hat die SBB verschiedene Varianten für den Ausbau des Knotens Luzern untersucht. Der Durchgangsbahnhof schneidet klar am besten ab. Nur mit diesem Projekt hat die Bahninfrastruktur in Luzern genügend Kapazität für den absehbaren Ausbau des Angebots bis in die zweite Hälfte des 21. Jahrhunderts. Ausserdem verursachen die Alternativen ähnlich hohe Kosten wie der Durchgangsbahnhof, da der Bahnhof komplett umgebaut werden müsste und auf der Zufahrt ebenfalls Tunnel nötig wären.